PUDUKKOTTAI STATE

WAR INFORMATION BUREAU

BULLETIN] **AUGUST 10, 1940** **[No. 5**

LECTURE V.

WAR IN THE AIR.

The last war, from 1914 to 1918, was for many years called "The Great War." It is no longer so regarded. It is already known to historical writers merely as "The Four Years' War"—it has been put in the shade by the ferocity, intensity, and extent of the war now raging, a war upon which the very existence of what we know as Civilization precariously depends.

Certainly one of the reasons for this is beyond doubt the shortening of distance and time, acceleration of communications and the increased potentialities for attack and defence, in short the immense widening of each of the greater nations' immediate orbits, by the development in the science of aeronautics.

So we have chosen as the subject for this lecture some of the more elementary aspects of a highly technical subject and called it "The War in the Air." We hope to make it more interesting by certain details and figures, but you must understand that because of the vital part the Air Force of each combatant is playing in the struggle, there is a great deal in the way of information that neither side will disclose for fear of assisting the enemy. In a place like PUDUKKOTTAI, however, which sees, perhaps, a couple of commercial planes on their peaceful occasions *per diem*, a talk which would be childish in towns used to the roar of engines, the crash of bombs and almost the darkening of the skies with planes, may be of some value.

Obviously we must leave out mail-planes, peace-time air routes, passenger traffic and the ground organisation connected with them, altogether, and limit ourselves to warplanes, their varieties, uses and results-so-far. I only wish you had an experienced flying-man, or an aerial strategist or even just a young war-pilot to address you; he could interest you so much more than we can, who have to derive our information from newspaper reports, magazine articles and so on, just as you have—only we do happen to have access to more up to date, more technical information than is commonly published, and that must be our excuse. Also I happen to have a son in the Rolls-Royce works, who has taken me over them, and who is now a technical adviser about Rolls-Royce engines when they have been bullet-holed, or otherwise damaged in what the papers call 'dogfights.'

There seem to be five main functions for war-planes, viz., Reconnaisance, Attack, Defence, Protection of trade, and Transport. I propose to take these in order and try and explain the classes of plane used for each purpose.

Let us take Reconnaissance, the military name for collecting information about the enemy, first. In infantry warfare this is a spasmodic operation, particularly necessary before the opening of tactical movements, or during the periods when enemy troops are more or less in contact. In the air, it is a continuous necessity. Distances have shrunk so much, that one is practically *never* out of air-contact with one's enemy by sea or by air and therefore reconnaissances are daily or almost hourly affairs. Planes equipped with elaborate photographic apparatus and trained observers are piloted both to previously settled objectives, such as industrial centres, railway termini, ports or enemy battle-positions, and also on wide 'chukkas' over land or over the sea, looking for unusual ship concentrations at ports, or troop concentrations away from the normally expected places, or again for lines of steamers denoting convoys of troops or munitions, or for the telltale 'feathers' made in the sea by the periscopes of submarines. Sometimes, doubtless, these reconnaissance planes are escorted by faster and better-armed planes like 'fighters,' for protection; sometimes they are themselves bombers in a mild way, but generally speaking the men in these planes haven't much fighting or damage to do—they are the eyes of their side, performing daily absolutely indispensable work at tremendous risk and more often in slower and older machines. We have

been reading for some months of almost daily 'raids' by German planes over England, in small flights—not in large bodies such as met such punishment over the Channel in mid-July for instance. In these raids many bombs have, of course, been dropped, but I am inclined to think that in the main these have been for Reconnaissance purposes—to test out where the defences are strongest, or not so strong, what the anti-aircraft fire-power, or the search-light, or the balloon barrage protection is worth. I have some pictures here to illustrate these varied methods of defence. Our raids in GERMANY, of which you read, are different. They intend to, and do, do enormous damage; the way has been paved for them by accurate and very bold Reconnaissance work and when we have the additional targets of enormous oil-storage plants (remember, GERMANY has to have practically all her oil *stored*—ours comes along as we want it in tankers from all over the world) our airmen have plenty to aim at!

This brings me to the second class of plane, the attacking plane. These are of two kinds, the Bomber and the Fighter, and they are very distinct in construction, cost and function. Let us take the Bomber first. One of our best known maker is the 'Blenheim' of which a flight patroled MADRAS in the early month of the war. The 'Wellington' is also a famous type. The Germans seem to rely a good deal on the 'Heinkel' and the 'Junker.' These are large machines, with wings and body stout enough to lift and manouevre great loads, both of fuel (they make very long-range flights) and bombs, and engines powerful enough to drive them. Their cost, compared with a Fighter is, about four times as great—say four lakhs of rupees against a lakh. They are armed, some of them heavily, to ward off attack in the air from enemy fighters. Machine guns, in armoured turrets, capable of shooting all round them, up, down, forward and backward, are separately manned, a crew of five men being a common complement of the Bombing plane. Add to the personnel, a considerable weight of stored petrol, and often more than a ton-weight of bombs, (e. g. 6 or 8 bombs of 500lb each, set in racks on each side of the undercarriage), or perhaps a larger number of smaller incendiary bombs, and you will realise that the Bomber is so large and heavy a machine, that compared with smaller craft both speed and agility in the air have to be sacrificed. 250 miles per hour is fast for the bomber, and its comparative clumsiness would make it a prey for those waspish, speedy and deadly planes which form our third class, namely the Fighter. Indeed, flights of bombers seldom work alone; they generally have to have an escort of Fighters with them to deal with sudden

attacks from above, or from out of a neighbouring cloud-bank, of enemy fighting planes, which by their superior speed and capacity for 'aerobatics' could literally make circles round the bomber unless fought off by the escort.

Fighters are a different problem altogether. There are many kinds of them, and they are constantly being improved in type, in accuracy and weight of fire, in speed and in manouevrability. Some are built for very rapid take-off, and steep climbing, on short range flights—these would naturally be kept for defence, leaping off the ground at the first news of the approaching enemy, climbing swiftly into the skies to get above them by the time they are over the objective. Others have long ranges, some of them flying 2,000 miles without needing to land for fresh fuel. These bigger machines may even be armed with small cannon, which shoot a series of two pound, widely-scattering shells, which do great damage when the target is a multiple one, such as a flight of enemy aircraft together—but the most common armament is machine-guns, aimable in every possible direction. Some of our newest Fighters have *eight* machine-guns representing a fire-power equal to a whole brigade of infantrymen armed with a rifle each! So far the British fighter-planes, the 'Spitfire' for instance, with a speed of nearly 400 miles per hour and the 'Hurricane,' a little slower, have been much more than a match for the German Messerschmidts. In various engagements over the past three months, to say nothing of the earlier fights on the battlefields in BELGIUM and FRANCE, British fighters man for man seem to have been equal to between three and four German fighters, while the proportion of our fighters lost in engagements with German bombing or reconnaissance planes is much less than that, until very lately when our losses have been higher owing to larger numbers engaged and greater risks taken in the effort to destroy German communications and supplies for their 'Invasion of ENGLAND.' As you will see later, provided manufacturing output can outstrip enemy output, there seems every likelihood of our being able to drive GERMANY out of the air—but the proviso is an important one and no one quite knows yet how the *numbers* of the opposing forces stand. I will revert to this later. The upward sweep in our production rates has been greatly accelerated lately.

Here we have to mention an interesting new development in the use of attacking planes, both bombers and fighters, invented by the

Germans and undoubtedly used with great effect in HOLLAND and FRANCE. This is the new strategy of "dive-bombing." Hundreds of planes, collected some miles away opposite a threatening infantry advance, or patrolling at sea on the look-out for ships, suddenly mount the skies, fly towards the enemy, swoop downwards at terrific speed to within, sometimes, 50 feet of the target, and loose off their cargoes of bombs, or strips of bullets immediately into the massed infantry or convoy of ships, before a sudden sharp drag on the 'stick' sends them careering upwards again in the steepest of climbs. This demands a great deal from both men and planes. The tremendous dive is perilous; a fraction of a second late with the 'stick' and your machine is shattered into fragments against the ground or the water. So sudden a change of direction at the terrific speed of a dive, too, is a great strain on the wings of your machine, and many a one has failed to stand it. As to the efficacy of the attacks if you release your bomb or pull your trigger the merest fraction of time from the correct instant, the missiles miss their target by hundreds of yards, so that these new tactics demand high training, great courage, and complete disregard of cost in men and machines; but at the same time, there seems no doubting their moral effect.

While talking about Fighters you will have noticed that we have already touched upon our third classification, Defence, when I mentioned those planes specially constructed for short flights, but tremendously quick climbing power. Such fighters are generally under the control of the Coastal Defence Command, and work in conjunction with other units of coastal defence, like the anti-aircraft batteries, search-lights, balloon-barrages and so on.

About our fourth classification, we need not say much. Defence of trade and protection of steamers, whether in convoy under escort of naval vessels or not, or the sighting of enemy vessels or doubtful neutrals and reporting thier positions, directions and speeds by wireless to naval or airforce units, comes largely under the heading of reconnaisance. But it is tremendously important, and in bad weather and visibility, extremely difficult and wearying work. At 1,000 feet up, the visibility on from 10 to 12 days in a month is only about 3 miles; on 13 to 16 days it is about 6 to 7 miles, and only for 6 or 7 days is good enough to detect a ship up to 15 miles away. The 'feather' of a submarine's periscope is hardly visible at more than 4 miles, even in clear weather. Yet with all these difficulties it is the Air Force almost as much as the Navy which

is keeping Britain's vital resources so constantly supplied over all the surrounding seas, and making the blockade against the enemy so bitingly effective.

There remains one class of war-plane to discuss, the Transport. So far it has not been used much, though POLAND and HOLLAND certainly saw something of troop-carrying planes. In the so-long threatened German invasion of ENGLAND, such machines would undoubtedly be used. Huge air-liners, carrying perhaps fifty fully-armed troops in each, might attempt to land on unoccupied beaches, or if they were sea-planes, i. e., equipped with floats instead of landing-wheels, on lakes or wide rivers. That is one form. Another would be similar planes carrying parachute-troops, which would not even have to land, but merely discharge their human cargo over the side, attached to parachutes, and make off through the dark skies. Somewhere I have seen an estimate that GERMANY has about 600 of these, but how many of the great cumbrous, comparatively slow troop-carriers would either land accurately in ENGLAND *or* get back, when our Coastal Defence is in wait for them, I should not like to hazard. Besides, this is a game at which two can play, and there is much more unprotected and convenient space for us to land in German or German-occupied territory, than is available to the enemy in the mighty 'island-fortress' which is BRITAIN!

So much for warplanes themselves, and perhaps you will be thinking that the side which has any considerable preponderance in numbers of each kind is bound to win. Well, if that were so, perhaps GERMANY would have won already, for there is no doubt that she had tremendous superiority in the air at the beginning of the war......*in numbers*. But there are a number of other factors to be considered, and without going into each in any detail, I will just present them to you for consideration.

The first is that machine can't fly without petrol and oil. I reckon that for a large flight of planes, say 500, to fly from GERMANY to ENGLAND and back, they would want half a million gallons of petrol for the flight alone. Unfortunately GERMANY now has nearer air-bases, but nevertheless consumption is enormous. No one could afford many flights at this rate, while they had enormous hordes of tanks and lorries and tractors swallowing petrol at high rates per mile all over EUROPE as well. GERMANY had a great deal of oil stored; since her successes in the West she has doubtless had access to a great deal more; but the whole world

knows that she is mortally anxious about her supplies; that she covets almost more than anytbing the great Rumanian oilfields—and those she is most unlikely, for one reason or another to get! Meanwhile the British have nothing to worry about; they have inexhaustible supplies, and so joyfully spend large gallonage in continuous bombing of German oil-tanks, oil-trains, pipelines and so on, knowing that every time we set alight 1,500 tons of oil, it is a very nasty wound that we are inflicting.

The next consideration is durability. Our machines go through the most stringent tests before they are handed to the R. A. F.; they are built to fly many hundreds of hours without requiring repair and are tested at speeds and manouevres more severe than most they are likely to encounter in actual fighting. The Germans on the other hand, relying on numbers, built and perhaps are still building far more shoddy stuff. Certain makes are alleged to be turned out for fifteen hours flying only; if they haven't downed an enemy, or bombed a village in that time, they have been wasted, for they are of little further use. How many times have we seen it reported that a German machine was seen to disintegrate in air? Either it was too lightly armoured to stand bullets, or it was too cheaply built to stand the strain of ærobatics—that is the explanation.

The next consideration is the airman himself. To start with, think of the difference in a youth's confidence when he goes into a fight in one of our crack machines, compared with the enemy who has to fly something which *may* be all right for a day or two. Next, compare the training our men get compared with the Germans. The course we give them is far longer and more testing; the medical examinations they have to pass is staggeringly exacting (according to an authoritative article I have recently read). And, again, our air force is still a voluntary affair. A man chooses to go into it, just as he chooses to go into the Army or the Navy. In GERMANY they have no choice. They are merely called up for service, and drafted into the "Luftwaffe" willy-nilly. Think of the difference in fighting spirit as well as in skill between forces trained on these different principles!

And so we get back to the question of whether mere numbers can ever win, and if they can't, then which side is likely to master the air, when parity of production is reached. And at last, thank God, we can say that it very soon will be, what with the rate at which we are

destroying enemy aircraft, and more particularly the rate at which we are now producing, and buying, aircraft of all types.

Exact figures are impossible to get—from either side, but some things are certain. One of them is that whereas, we were building at the rate of hundreds a month a year ago, the figure has for some months been in thousands per month. American factories have already delivered over 3,000 planes to us, and 10,000 more will be ready inside a year. Canada is building planes too, both bodies and wings for British-made engines in huge numbers, and also complete planes, through the great Ford works. What the German rate of production is, no one knows. An American paper recently estimated that she now has about 24,000 planes. If that is a correct figure, then British parity in numbers must be very near.

Just before going to Press we have further reliable estimates :—

(1) The Germans may have about 30,000 planes, of which 5,000 are first-lines. The rest include many Transport planes.

(2) ENGLAND alone may be producing 3,000 planes a month.

(3) 3,000 of 11,000 planes purchased from America have already been delivered.

As to the wastage rate, here are a few ascertained statistics subsequent to the holocaust in FRANCE when at least 2,000 German planes were lost.

In the Weekly War Notes in our previous bulletins, you have been given some figures of casualties to German and British planes. The good work goes on and here are a few more facts—ascertained, not guessed. (In actual truth the figures of German losses may be higher, but until a machine has actually been identified as completely destroyed it is not included. *Many* others have been reported as ' being unlikely to be able to get back to their base ').

Week, July 11 to July 17th.—Enemy losses in raids on ENGLAND 41 bombers, 18 fighters, and 1 sea-plane. Total 60.

To destroy these it cost the loss of 10 British fighters. In the same week, we also lost 12 R. A. F. planes in raids over enemy territory, where we inflicted very great damage in 47 separate raids on military objectives, compared with the completely negligible damage done in ENGLAND during the same period. Since June 18th, over 350 enemy

planes have been utterly destroyed. During the same period, I cannot count more than 170—at the outside—British losses, and this even after the intensification of our raids over GERMANY in the last five weeks, when our planes dropped 37,000 bombs compared with 7,000 dropped in ENGLAND over the same period.

And so we leave it. With our human superiority-complex in the ratio of something like 3 to 1, with our monthly output of new machines at least equal to the enemy output and superior in speed and durability, with resources in men, materials, oil and petrol vastly greater as time goes on—quite apart from the cause we are fighting for—would anyone other than a Hitler-mesmerised moron back GERMANY to win the Air-war?

WEEKLY WAR SUMMARY.

1—8—40 to 7—8—40.

Russia.—M. Molotov's address to the Soviet Parliament on the 1st of August was a blustering speech protesting feigned friendship for several powers, not excluding JAPAN. There was no dignity in the chuckle with which he referred to the extension, without fight, of the Russion Frontier to the Danube. Administering a threat to FINLAND to demilitarise the AALAND Islands, and a rebuke to TURKEY for her part in the BATUM affair he effused over the improving relations with ITALY and that NON-Aggression pact with GERMANY which was based not on 'fortuitous considerations of a transient nature but on fundamental State interests'. He carefully glossed over the fundamental differences between the U. S. S. R. and both Germany and Japan.

France.—General De Gaulle has been 'sentenced to death' in his absence for 'treason' by a military Court in FRANCE. The General has made a fitting reply :—

"The sentence is that of a Court largely under the influence, possibly even under the direct orders of a Common enemy. That Common enemy will one day be driven from the soil of FRANCE. On that day I will submit myself willingly to the judgment of the people."

Two Bankers, the Rothschilds, and two journalists 'Pertinax' and Madame Tabouis, have been deprived of their French Nationality. GERMANY has now taken complete control of all French banks.

Holland.—The German Government have prohibited all demonstrations of loyalty in HOLLAND on the occasion of Queen Wilhelmina's Birthday on 31st August.

Rumania.—M. Maniu of the former National Peasant Party leads the movement against the Cession of TRANSYLVANIA to BULGARIA. Matters are heading for a crisis.

Latvia and Lithuania.—Have been incorporated in the Soviet Union.

Japan.—Of the Britons already arrested six have been released but fresh arrests are proceeding. In London four Japanese have been arrested, 2 on August 2 and 2 more on August 4. This is not an act of retaliation but a coincidence.

America.—The U. S. A. has banned the export of aviation petrol to all nations except those of the Western Hemisphere. This may effect JAPAN but not BRITAIN which gets her supplies from all over the world. JAPAN has lodged a formal protest.

Britain.—Has tightened her blockade of GERMANY by insisting on all shipping providing themselves with 'Navicerts' which will be granted to all neutrals on a scale of imports adequate for domestic consumption. The measure is intended to prevent countries like SPAIN getting shipments of oil from AMERICA and reselling them to GERMANY.

Extracts from Hitler's Reichstag speech were dropped on Thursday and Sunday over parts of ENGLAND as if the British public had not read the speech and been bored already by the 'balderdash.'

War at Sea.—It is remarkable that in the case of all transport movements of Empire troops during the year not a single life or ship has been lost through enemy action. Ships ranging from small vessels of 1500 tons to giant Cunard White Star liners have been used. Another gratifying feature is the safety of the Indian seas. In June 1940 alone, 738 ships entered and left Indian ports against 562 for June 1939, and in the first two weeks of July 340 ships arrived and sailed against 281 for the same period of 1939.

War in the Air.—GERMANY's losses for July total 240 planes and 600 officers killed or taken prisoners. The raids of the week are tabulated below :—

R. A. F. Raids over Enemy Territories.

Date.	Targets.	R. A. F. losses.	Enemy Aircraft losses.
29—7—40	**Daylight raids** over a widespread area of GERMANY and the LOW COUNTRIES.	...	......
	Barges and other vessels at EMDEN and HAMBURG and off the island of TERSCHELLING.	...	......
	Oil Refineries, Shipping Docks, Aerodromes, Roads and Railways in N. W. GERMANY, RUHR and the LOW COUNTRIES.	1 bomber	......
	A large **supply ship** near FLUSHING.	...	......

Date.	Targets.	R. A. F. losses.	Enemy Air craft losses.
29—7—40	**Italian Naval Barracks** at ASSAB.	1 bomber	......
	Aircraft over the MEDITERRANEAN.	1 damaged.	2 bombers.
30—7—40	**Day Raids** :—**Sidings** at OSTEND ;	...	......
	Aircraft at EQUERDREVILLE,	...	......
	STINGLEVERT and BULOGNE ;	...	......
	Aerodrome at CHERBOURG ;	...	......
	Naval base at EMDEN ;	...	......
	Gun emplacements on the NORWEGIAN Coast ;	...	......
	Supply ship off STAVANGER.	...	......
	Night Raids :—**Aerodromes** at DUISBURG, ANTWERP, COURTRAI, FLUSHING and AMIENS ;	...	......
	Oil Refineries in HAMBURG, the RUHR and MONHEIM ;	...	......
	Goods yards at SOEST ;	...	......
	Oil depôt at ST. COULOMB ;	...	......
	Barges off WALCHEREN Island.	2 fighters.	......
31—7—40	**Day Raids** :—**Military objectives** in GERMANY and **Shipping** off the DUTCH and GERMAN Coasts ;	...	......
	Several encounters between R. A. F. bombers and Enemy aircraft over GERMANY and HOLLAND.	No loss	2 planes.
	Night Raids :—**Oil Refineries** at MISBURG and EMMERICH ;	...	......
	Supply depôts at OSNABRUCK ;	...	......
	Shipping in ZUIDERZEE ;	...	......
	Aerodromes in HOLLAND and GERMANY ;	2 planes	......
	Recconnaissance flights over TOBRUK and DERNA ;	...	......
	Ammunition and Fuel dumps at MASSAWA (Eritrea).	No loss.	......

Date.	Targets.	R. A. F. losses.	Enemy Air craft losses.
1—8—40	**Day Raids: Aerodromes** at LEEWARDEN, CHERBOURG, HAMMSTEAD (in Holland), YAVELLO (in Africa);	3 missing	Many planes on the ground destroyed.
	Ammunition dump near BARDAI (Anglo-Egyptian Sudan).	No loss	3 planes A huge fire started.
	Night Raids: Synthetic oilplants at GELSENKIRCHEN, KAMEN, HAMBURG and REISHOLZ;	...	......
	Supply depots at HAMM, KRESFELD and MANNHEIM;	...	......
	Krupps works at ESSEN;	...	......
	Supply ship near NORWAY and **Wireless station** in NORWAY.	...	......
2—8—40	**Day Raids** on **Aerodromes** in FRANCE, HOLLAND, BELGIUM and GERMANY (Hangers, runaways and aircraft on the ground were hit).	...	Many damaged.
	Night Raids: Oil depots at EMDEN, HAMBURG, MISBURG, SALZUNGEN and EMMERICH;	...	Huge fires started.
	In AFRICA—**Oil refineries** near MASSAWA;	...	......
	Fuel instalations at ZULA (Eritrea) and ACCICO;	...	......
	Aerodromes at ASMARA, CAGLIARI (SARDINIA) and GURANE;	No loss	1 plane.
	Ammunition dumps at ASSAB, CHINILE and **troop concentrations** near MOYALE.	...	......
3—8—40	**Docks** at MONHEIM and KIEL;	...	......
	Aerodromes at SCHIPOL, HAMSTEADE MUSUM and many others in HOLLAND and Western GERMANY;	...	......

Date.	Targets.	R. A. F. losses.	Enemy Air craft losses.
	Railway communications in WESTPHALIA, the RUHR and the RHINELAND ;	...	......
	Oil tanks at ROTTERDAM, GELSENKIRCHEN and BOTTROP ;	...	......
	Stores and troops at ABBEVILLE ;	...	......
	An **armed train** between GRAVELINES and EUNKIRK ;	3 planes	......
	Harbour and aerodromes at DERNA (LIBYA) ;	...	......
	Reconnaissance over the DIREDAWA in ABYSSINIA.	...	......
4—8—40	**Oil plant** at STERKRADE (RUHR) ;	...	Huge fire started.
	Aerodrome at KREFELD.	No loss	......
5—8—40	**Reconnaissance** over BIR EL GUBBI area ;	No loss	3 fighters.
	Motor transport east of BIR EL GUBBI ;	1 missing	3 bombers.
	Fuel dumps and harbour MASSAWA.	...	......

Enemy Raids over Britain and its Possessions.

Date.	Targets.	Enemy Air craft losses.	Results and R. A. F. losses.
30—7—40	**Day Raids :** North-east SCOTLAND, a South-east town and an East Anglian town in ENGLAND.	2 bomers, and 1 fighter.	Few casualties and some damage to property.
	Night Raids : Little air activity South-east and South-west ENGLAND and WALES, ADEN.	...	No damage. 4 natives killed and 15 injured.

Date.	Targets.	Enemy Air craft losses.	Results and R. A. F. losses.
31—7—40	South-east and South-west Coast of ENGLAND (morning); South-east coast (Evening)	1 fighter.	......
	THAMES Estuary and BRISTOL CHANNEL (night).	...	No casualty some damage
	H. M. S. Destroyer '*Day light*' MALTA.	1 fighter.	Sunk. 1 damaged but pilot escaped.
1—8—40	**Day Raid**: NORWICH (East Coast) South-east town and ENGLISH CHANNEL;	2 planes.	Some damage to industrial premises and few casualties. 1 fighter missing.
	Night: First **Leaflet Raid** on BRITAIN; WALES, EAST ANGLIA and EASTERN SCOTLAND;	...	Slight damage
	Convoys in NORTH SEA.	5 bombers.	No loss.
2—8—40	**Day: A small vessel** off the north-east coast of SCOTLAND;	2 planes.	......
	BUNA and BRITISH SOMALILAD. No activity during night.	1 plane.	No damage.
3—8—40	KASM EL GIRBA (in Africa).	1 bomber.	No loss.
	Night: North-east SCOTLAND, the MIDLANDS, South-east ENGLAND and BRISTOL CHANNEL.	...	Few casualties.
4—8—40	No raid during day.	...	......
	Night Raid: THAMES ESTUARY; East coast of SCOTLAND and WALES.	...	No damage.
	Incendiary bombs over MIDLANDS.	...	1 died and slight damage.
	Leaflet raid: Few districts in WALES and South-west ENGLAND.	...	......
5—8—40	MALTA and MERSA MATRUH.	2	No loss.

APPENDIX I.

"MY EARTHLY MISSION IS FULFILLED"

R. A. F. PILOT'S LAST LETTER TO HIS MOTHER

"I have no fear of death, only a queer elation."

Among the personal belongings of an R. A. F. Pilot in a bomber squadron who was recently reported missing and is believed to have been killed was a letter to his mother—to be sent to her if he were killed.

"This letter was perhaps the most *(omitted in original)* one that I have ever read. Simple and direct in its wording, but splendid and uplifting in its outlook" says a young officers' station commander. "It was inevitable that I should read it—in fact he must have intended this, for it was left open in order that I might make certain that no prohibited information was disclosed.

"I sent the letter to the bereaved mother and asked her whether I might publish it anonymously as I feel its contents may bring comfort to other mothers and that everyone in our country may feel proud to read all the sentiments which support 'an average airman' in the execution of his present arduous duties. I have received the mother's permission and I hope this letter may be read by the greatest possible number of our countrymen at home and abroad."

The text of the letter.—

"Dearest Mother, Though I feel no premonition at all, events are moving rapidly and I have instructed that this letter should be forwarded to you should I fail to return from one of the raids which I shall shortly be called on to undertake. You must hope on for a month, but at the end of that time you must accept the fact that I have handed over my task to extremely capable hands, to my comrades of the Royal Air Force, as so many splendid fellows have already done.

"First, it will comfort you to know that my role in this war has been of the greatest importance. Our patrols far out over the North Sea have helped to keep the trade routes clear for our convoys and supply ships, and on one occasion our information was instrumental in

saving the lives of men in a crippled lighthouse relief ship. Though it will be difficult for you, you will disappoint me if you do not at least try to accept facts dispassionately for I shall have done my duty to the utmost of my ability. No man can do more and no one calling himself a man could do less.

"I have always admired your amazing courage in the face of continual setbacks, in the way you have given me as good an education and background as anyone in the country, and always kept up appearances without ever losing faith in the future. My death would not mean that your struggle has been in vain. Far from it. It means that your sacrifice is as great as mine. Those who serve England must expect nothing from her; we debase ourselves if we regard our country as merely a place in which to eat and sleep.

"History resounds with the illustrious names of those who have given their all, yet their sacrifices resulted in the British Empire where there is a measure of peace, justice and freedom for all and where a higher standard of civilisation has evolved and is still evolving than anywhere else. But this is not only concerning our own land. To-day we are faced with the greatest organised challenge to Christianity and to civilization the world has ever seen and I count myself lucky and honoured to be of right age and fully trained to throw in my full weight in the scale. For this I have to thank you. Yet there is more work for you to do. The Home Front will still have to stand united for years after the war is won, for in spite of all that can be said against it, I still maintain that this war is a very good thing. Every individual is having a chance to give and dare all for his principle like the martyrs of old. However long the time may be, one thing can never be altered—I shall have lived and died an Englishman. Nothing else matters one jot, nor can anything ever change it.

"You must not grieve for me, for, if you really believe in religion and all that it entails, that would be hypocrisy. I have no fear of death only a queer elation .... I would have it no other way. The Universe is so vast and so ageless that the life of one man can only be justified by the measure of his sacrifice. We are sent to this world to acquire personality and character to take with us; that can never be taken from us. Those who just eat, sleep, prosper and procreate are no better than animals if all their lives they are at peace.

"I firmly and absolutely believe that evil things are sent into this world to try us, they are sent deliberately by our Creator to test our metal because He knows what is good for us. The Bible is full of cases where the easy way out has been discarded for moral principles.

"I count myself fortunate that I have seen the whole country and known men of every calling. But with the final test of war I consider my character fully developed. Thus at my early age my earthly mission has already been fulfilled. I am prepared to die with just one regret and one only—that I could not devote myself to making your declining years more happy by being with you. But you will live in peace and freedom and I shall have directly contributed to that. So here again my life would not have been in vain. Your loving son."

APPENDIX II.

Examples of Misleading Statements in Enemy Broadcasts to India and the Near East for the period July 16th—22nd, 1940.

A.—GERMAN BROADCASTS.

16—7—40.

1. Churchill's week-end speech caused surprise and amazement in many quarters in the U. S. A. It has destroyed the impression that had been gained from many British statements that the British Government feels sure of preventing a German invasion.

NOTE :—" The Americans throughout the country listened to Mr. Churchill's broadcast and welcomed the ringing confidence which he showed that he and the British nation felt with regard to the outcome of the war."—*Reuter, Washington, July 14th.*

" There was never a hint of weakening or possible defeat."—*New York, Herald Tribune, July 15th.*

2. The Canadians who have never forgotten that they are of French descent expressed their disgust at the British attitude.

NOTE :—And showed it by speeding up the making of planes and munitions, offering homes to British evacuated children, and cancelling all customs regulations for them ?

3. British merchant vessels sunk up to July 12th amount to 4,429,216 tons.

NOTE:—(i) On July 11th the German Radio said "The loss which the German Naval and Air Force has inflicted on the British is estimated to be more than 3,000,000 tons".

On July 12th the German Radio said: "Since the outbreak of the war German submarines have sunk enemy ships of the tonnage of 1,924,390 tons and German aircraft have sunk 1,400,313 tons". This gives a total of 4,686,805.

To-day (July 16th) the figure given is 4,429,216—nearly a quarter million less than that of July 12th and a million and a half more than that of July 11th.

(ii) Actually British merchant shipping losses are less than combined Italian and German losses which are:—German 877,000 tons; Italian 244,000 tons; Total 1,121,000 tons.

4. Britain's embarrassment can also be estimated from the British appeal for the collection of scrap iron. Germany also made a similar appeal. But the British method is crude and betrays defects in organisation.

NOTE:—Compared with the German method which decreed (March 30th) "the death penalty for all failing to surrender metals essential for war purposes" the British method certainly betrays a difference.

17—7—40.

5. When the (British) dead and wounded were landed (at Gibraltar) the crowd was kept at a distance, but nevertheless a few civilians were able to observe that there were 128 dead and a number of wounded.

NOTE:—The British Admiralty communiqué states: "Three casualties were caused by bomb splinters from near misses." The "few civilians" could not have been arithmeticians.

18—7—40.

6. The Italian air force is now controlling these waters (Mediterranean).

NOTE:—On the day following this announcement the Italian cruiser *Bartolomeo Colleoni* **was sunk by H. M. S.** *Sydney* **of the Royal Australian Navy. The second Italian cruiser fled.**

7. The Italian paper *Popolo di Roma* points out that numerous diplomats whc returned from London stress that England is already in a state of siege. All communications with other countries are cut off.

NOTE :—Then how did the numerous diplomats get home?

8. The German artillery will smash everything to bits. London will become a heap of ruins and the poor wretches waiting for the Nazis will never see them. The remnants of the streets of London will remain quiet for ever. We may be reminded by this description of the fate of Warsaw and Rotterdam.

NOTE :—But were we not told authoritatively by Germany that only 300 people had been killed in Rotterdam?

9. The financial situation of Britain is deteriorating. People are now convinced that the Government is financially bankrupt.

NOTE :—National small savings in Britain during the week ending July 14 totalled £20,057,000, which is the second largest since the start of the small savings campaign.

The Government's borrowing on new treasury deposits was £20,000,000 during the week as compared with £10,000,000 in the previous week. The United Kingdom's monetary structure of 1-1/8 per cent, for six-month bills, 2 per cent bank rate, and 3 per cent for medium term loans, compares very favourably with Germany's 2½ per cent, 3 per cent and 4½ per cent respectively.

Following Mr. Churchill's speech sterling is on the upswing and stronger than before.

19—7—40.

10. The Swedish paper *Allehanda*......comes to the conclusion that the whole British Empire can only cover one-half of the British requirements. Sixty per cent of grain, vegetables, meat, etc., are to be bought from territories outside the Empire.

NOTE :—Canada has 431,000,000 bushels of wheat available for export to Britain after setting aside her own requirements. Vegetables, fish and fruit are [not even rationed, which proves plentiful supplies. Tasmania, New Zealand, Australia and Rhodesia are adequate sources for the meat supply of Great Britain.

21—7—40.

11. On Friday afternoon German fighters shot down 15 British planes over the Channel without suffering any loss of their own.

NOTE :—On Friday afternoon (20th July) the R. A. F. losses were five fighters, and the German losses four bombers and eight fighters.

12. The Dutch paper *Vaterlandet* points out that, according to official statements in the registration office, the number of casualties in Rotterdam amounts to 619—and not 30,000 as is alleged in Washington.

NOTE :—On May 14th the open city of Rotterdam was systematically bombed for three hours. Over an area of 2 square miles only 3 buildings were left standing. Of 50,000 casualties reported, 30,000 were dead. Thirteen hundred lorries took part in the salvage for three weeks. The Germans claimed 300 people were killed. A Rotterdam clergyman who held a service of commemoration of the dead in his small Parish soon afterwards said: "I commemorate the '300 dead' in our city, of whom 800 fell in my parish alone."

22—7—40.

13. A Paris paper......writes that the French Nation will always remain grateful to the Germans and will never forget their kindness.

NOTE :—(i) The name of the paper is not mentioned.

(ii) Examples of German kindness: (a) The French franc has been linked to the German paper mark at the rate of 20 to 1. The real value of the mark is eight francs to 1 mark. (b) By a decree the French have been prevented from raising prices. Germany businessmen are buying everything of value—to re-sell later at their own prices. (c) The French State Bank is forced to accept paper marks of which any number can be printed (d) the French State Bank has been ordered to hand over to German banks conducting their business in Alsace-Lorraine all deposits from that region. They are not allowed to deduct credits, loans and outstanding debts.

14. Britain no longer possesses the number of oil tankers necessary for the maintenance of an adequate supply.

NOTE :—Britain now has at her disposal a tanker tonnage totalling some 5,800,000 tons gross, a figure which considerably exceeds her requirements.

B.—ITALIAN BROADCASTS.

18—7—40.

15. Italian aeroplanes have bombed and destroyed the British battleship *Hood* in an air attack near the Balearic Isles.

NOTE:—The *Hood* was not so much as touched and is patrolling the Mediterranean.

20—7—40.

16. After a stubborn fight the Italian cruiser *Bartolomeo Colleoni* was hit and sunk. In spite of the superiority of the enemy, Italian cruisers succeeded in inflicting severe damage on the enemy.

NOTE:—H. M. A. S. Sydney which sank the *Bartolomeo Colleoni* was accompanied by a small destroyer force. The *Colleoni* was accompanied by another Italian cruiser. Whereas the *Sydney* had 8 6-in-guns, and 8 anti-aircraft guns, the *Colleoni* had 8 6-in-guns, 6 3·9-in-guns and 16 anti-aircraft guns. There were no casualties on the British ships.

பிரசங்கம் V

ஆகாயப் போர்.

1914-லிருந்து 1918-வரை நடந்த யுத்தத்துக்கு 'மகா யுத்தம்' என்று பெயர். இப்பொழுது நடக்கும் யுத்தத்தோடு ஒப்பிட்டால் அது சிறிய யுத்தமாகும். இந்தக் காரணத்தால் சரித்திரக்காரர்களும் பழைய யுத்தத்திற்கு '4-வருஷ யுத்தம்' என்று பெயரை மாற்றிவிட்டார்கள். விஸ்தீரணத்திலும் கடுமையிலும், கொடுமையிலும் நடப்பு யுத்தம் மிகப்பெரியது; உலக நாகரிகத்துக்கே ஆபத்தை விளைவிக்கும் போலிருக்கிறது.

இதற்கொரு காரணம், விமானங்களாகும். சிறிய நாடுகள் கூட விமானங்களைக் கொண்டு விசாலமாய் சஞ்சரிக்கலாம். வெகு தூரங்களுக்கு வெகு விரைவில் செல்லலாம். தேசப் பாதுகாப்புக்கும், படையெடுப்புக்கும் விமானங்கள் இன்றியமையாதவை.

விமானமும், ஆகாயகமனமும் ஒரு சாஸ்திரமாய்விட்டது; இந்தக் கலையினுடைய நுட்பங்களை விட்டு விட்டு அடிப்படையான சில விஷயங்களைப்பற்றிப் பேசுகிறேன். படங்களாலும் விளக்கிக் காட்டுகிறேன். தற்காலத்தில் ஜெயமும், அபஜெயமும் விமானங்களைப் பொறுத்திருப்பதால், அதன் ரகஸ்யங்கள் வெளி வராது; அவைகளைப்பற்றியும் நான் பேசப்போவதில்லை. மேலும், விமானங்கள் கூட்டம் கூட்டமாய் வந்து ஆகாயத்தை மறைத்துக்கொண்டு, ஆரவாரம் செய்து, வெடிகளைப் போடும் ஊர்களில் நான் இன்று சொல்லப் போவதெல்லாம் அற்பமாகவிருக்கும். ஆனால் புதுக்கோட்டை வாசிகளான நாம் தினந்தோறும் செல்லும் இரண்டு ஒரு தபால் விமானத்தைத்தான் பார்த்திருக்கிறபடியால் நான் சொல்லுவது உங்களுக்கு உபயோகப்படலாம்.

ஆனால், தபால், பிரயாணி விமானங்களைப்பற்றியாவது, அவைகளின் ஆகாய மார்க்கம், தரை நிலயங்களைப்பற்றியாவது நான் பேசப்போவதில்லை. யுத்த விமானங்களின் பாகுபாடு, உபயோகங்களைப் பற்றிச் சொல்லுகிறேன். விமான சேனாதிபதி, சிப்பாய் அல்லது சாரதி ஒருவன் இதைப்பற்றிப் பேசினால் நன்றாய் இருக்கும். உங்களைப்போல நானும் பத்திரிகைகளிலிருந்து சிலவற்றைத் தெரிந்து கொண்டவன்தான். ஆனால் எளிதில் கிடைக்காத விமான சாஸ்திர கிரந்தங்கள் சிலவற்றைப் பார்த்திருக்கிறேன். என்னுடைய மகனுக்கு விமானங்கள் கட்டும் ரோல்ஸ் ராய்ஸ் கம்பெனியில், வேலை; விமானங்கள் ஒன்றுக்கொன்று செய்து கொள்ளும் சண்டையில் குண்டுகளால் துளைக்கப்பட்ட விமானங்களைப் பழுது பார்ப்பதற்கு யோசனை சொல்லும் வேலை அவனுக்கு; அவன் என்னை இந்த கம்பெனி தொழிற்சாலைக்குக் கூட்டிப்போய் எல்லாவற்றையும் காண்பித்திருக்கிறான்.

யுத்த விமானங்களுக்கு 5-வித வேலைகளுண்டு:—(1) வேவு, (2) எதிர்ப்பு, (3) நிலப்பாதுகாப்பு, (4) கப்பல் பாதுகாப்பு, (5) பாரமேற்றிச்செல்வது.

1. வேவு (Reconnaissance).—தரைச் சண்டையில் வேவு அதிகமாய் கிடையாது. ஏதோ சில சமயங்களில், எதிரி அணுகியபோது, அணி வகுப்பதற்காக, வேவு பார்த்து வருவதுண்டு. ஆகாயப்போரிலோ ஓயாது வேவு பார்க்க வேண்டும். எதிரி தூரத்தில் இருக்கிறானென்று அசட்டை கூடாது. வெகு வேகமாய் விமானங்களில் வந்து விடுவான். கடலிலும் ஆகாயத்திலும் ஒவ்வொரு நாளும், ஒவ்வொரு க்ஷணமும் வேவு பார்த்துக்கொண்டுதானிருக்கவேண்டும். ஒவ்வொரு விமானத்திலும் வேவுகாரன் ஒருவனும், படம் (போட்டோ) பிடிக்கிறவன் ஒருவனுமிருப்பான். தொழிற்சாலைகள், ரயில் பாதை, முடிவு ஸ்டேஷன்கள், துறைமுகங்கள், போர்முனைகள் முதலியவைகளை வேவு பார்ப்பார்கள். எதிர்பாராத இடங்களில் சைன்யங்களையாவது, சண்டைக்கப்பல்களையாவது, துணைக் கப்பலோடு செல்லும் வியாபாரக்கப்பல்களையாவது, நீர்மூழ்கிகள் போயிருக்கும் சுவட்டையாவது பார்த்தால் அவைகளைப்பற்றிய செய்திகளை உடனே தெரிவிக்க வேண்டும்.

சில சமயங்களில் வேவு விமானங்களுக்குத் துணையாய் சண்டை விமானங்கள் போவதுண்டு. சில சமயங்களில் வேவு விமானங்களும் சண்டை செய்யும். ஆனால் வேவு விமானங்கள் வேகமாய்ப் போக முடியாது; அதில் இருப்பவர்களும் சண்டைக்குப் பழக்கப்பட்டவர்களல்ல. வேவு விமானங்களை விமானப்படையின் கண்களென்று சொல்லலாம். கண் கொட்டாது காவல்காக்கவேண்டும். அவர்களுக்கு ஆபத்து அதிகம்.

சில மாதங்களாக (அதிலும் விசேஷமாக ஜூலை நடுவில்) இங்கிலீஷ் கால்வாயிலும், பிரிடனிலும் ஜெர்மன் விமானங்கள் எதிர்ப்பது உங்களுக்குத் தெரியும். வெடிகளைப் போட்டாலும், என் அபிப்பிராயத்தில் இவைகள் வேவு விமானங்கள் தான். நம்முடைய பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகளை அளப்பறிய வந்தவைகள். நிலப் பாதுகாப்பு (Defences), விமான எதிர்ப்பு பீரங்கிகள் (Anti-aircraft guns), ஆகாய சோதனை விளக்குகள் (search-light), பலூன் (காற்றடைத்த பை), ஆகாய வேலிகள் இவைகளைப் பரீக்ஷிக்க வந்தவைகள் இவை. மேற்சொன்ன பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகளை சில படங்களால் காண்பிக்கிறேன்.

ஜெர்மனிக்குள் நமது விமானங்கள் செல்வதற்குக் காரணம் வேறு. நமக்கு வேண்டிய பெட்ரோல் அப்போதைக்கப்போது கடல் மார்க்கமாய் வந்து கொண்டிருக்கிறது. கடல் வழியை நாம் அடைத்து விட்டபடியால் பெட்ரோலை கிடங்குகளில் ஜெர்மனி சேகரித்து வைத்திருக்கிறது. இவைகளைத் தகர்க்க நமது விமானங்கள் செல்லுகின்றன.

2. எதிர்ப்பு விமானங்கள் இருவகைப்படும்.—ஒன்று பாம்பர்—இவைகள் வெடிகுண்டுகளைப் போடும், மற்றொன்று 'பைடர்' இது சண்டை செய்யும். இவைகள் வெவ்வேறு மாதிரியாய் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. சண்டை விமானம் விலை ஒரு லக்ஷ ரூபாயானால், குண்டு விமானம் (பாம்பர்) விலை நான்கு லக்ஷ ரூபாயாகும்.

குண்டு விமானம்—பாம்பர்.—இதில் பெரிய பாரத்தைத் தூக்கிக்கொண்டு, வெகு தூரம் செல்லவும், அதற்கு வேண்டிய பெட்ரோலைப்பிடித்து வைத்துக் கொள்ளவும், யுத்தத்துக்கு பீரங்கிகளை ஏற்றிச் செல்லவும், பலமான யந்திரமும், உடலும் (Body), சிறகுகளும் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதிலிருக்கும் பீரங்கிகளுக்கு இரும்பு கவசமுண்டு; அவை நாலாபக்கங்களும் திரும்பி, குண்டு களைப் போடும்; பீரங்கிச் சிப்பாய்கள் விமானத்துக்கு 5 பேர்கள்; விமானத்தின் அடி பாகத்தில் வெடி குண்டுகளை கட்டியிருப்பார்கள். வெடியொன்று சுமார் 500 பவுண்டு நிறையாகும்—பெரிய குண்டுகளானால் மொத்தம் ஒரு டன் நிறை உள்ள 6 முதல் 8 குண்டுகள் இருக்கும்; தீப்பிடிக்கும் குண்டுகளானால், இதற்கும் அதிகமான தொகை இருக்கும். பிரிடிஷ் பாம்பர்களுக்கு ப்ளென்ஹீம் (Blenheim) என்று பெயர்; ஜெர்மன் பாம்பர்களுக்கு ஹெயின்கல் (Heinkel) என்றும், ஜங்கர் (Junker) என்றும் பெயர். யுத்த ஆரம்பத்தில் ப்ளென்ஹீம் ஒன்று சென்னைப்பட்டணத்துக்கு வந்தது. வெல்லிங்டன் (Wellington) ஒரு வகை பிரிடிஷ் பாம்பர்; பெயர் போனது.

பாம்பர்கள் அதிக பாரத்தையேற்றி அதிக தூரம் செல்ல கனமாய் கட்டி இருப்பதால் வேகமாய் போக முடியாது. மணிக்கு 250 மைல்கள் போனால் அதிகம். சண்டை விமானங்கள்—அதாவது 'பைடர்கள்' அதி வேகமாகப்போக இலேசாய் கட்டப்பட்டவை. இவைகள், விமானக்கூட்டங்களின் பின் மறைந்து இருந்து மேல் ஆகாயத்திலிருந்து பாய்ந்து வந்து, வண்டுகளைப்போல் சுற்றிப் பறந்து பாம்பர்களை எதிர்க்கும். இதற்கு, பயந்து பாம்பர்கள் தனியே செல்வது இல்லை. தங்கள் பக்கம் சில பைடர்களை துணைக்குக்கூட்டிச் செல்லும்.

சண்டை விமானங்கள்.—(பைடர்) அமைப்பிலும், வேகத்திலும், மறுகுவதிலும், செங்குத்தாய் பறந்து மேல் ஆகாயத்துக்குப் போவதிலும், அழுத்தமாய்ச் சுடுவதிலும், பல விதங்களாக, இவைகள் கட்டப்படுகின்றன. பூமியிலிருந்து திடீரென்று கிளம்பி செங்குத்தாய் ஏற சில விமானங்கள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகள் பாதுகாப்புக்கு வெகு உபயோகமானவை. எதிரி விமானங்கள் வரும்போது, உடனே செங்குத்தாய்க் கிளம்பி, மேல் ஆகாயத்திலிருந்து எதிரிகளை சுட்டுவிடும். ஆனால் இவைகளுக்கு அதிகதூரம் போகமுடியாது. வேறு சில சண்டைவிமானங்கள், வேண்டிய பெட்ரோலை ஏற்றிக்கொண்டு, 2,000 மைல் நில்லாமற்போகக் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. இவைகளில் சில 2 பவுண்டு குண்டுகளை சிதற அடிக்கும். எதிரி விமானங்கள் கூட்டமாய் வரும்போது அவைகள் மேல் பரவலாக குண்டுகளைப் போட்டு சேதத்தை விளைவிக்கும். இன்னும் சிலவற்றில் 6 யந்திர பீரங்கிகள் (Machine-guns) உண்டு. புதிய பிரிடிஷ் பைடர்கள் 8-யந்திர பீரங்கிகளை ஏற்றி ஒரு சிறு சைன்ய(Brigade)த் தளவு சுடக்கூடும். பிரிடிஷ் சண்டை விமானங்களில் இரண்டு மாதிரிகள் உண்டு.—ஒன்று ஸ்பிட்பைர் (Spit-fire), இது மணிக்கு 400 மைல் போகும்; இரண்டு, 'ஹரிகேன்' (Hurricane), இது சற்று மெள்ளப்போகும்; இந்த வகுப்பைச் சேர்ந்த ஜெர்மன் விமானங்களுக்குப் பெயர் மெஸ்ஸர்ஷ்மிட் (Messer-schmidt).

பிரான்ஸ், பெல்ஜிய யுத்தத்திலும், இப்பொழுது மூன்று மாதமாக நடக்கும் பிரிடன்மேல் படையெடுப்பிலும் இருதிறத்து விமானங்களின் உயர்வு, தாழ்வு வெளிப்படுகிறது. ஜெர்மன் விமானிகளை விட பிரிடிஷ் விமானிகளுக்கு, சாமர்த்தியம் நான்கு பங்கு அதிகமென்றும், நம்மைவிட எதிரிக்கு விமானங்கள் சேதம் அதிகமென்றும் தெரிகிறது. பிரிடன் படையெடுப்புக்கென்று சொல்லிக்கொண்டு ஜெர்மனியில் சேர்க்கும் யுத்த சாமான்களையும் அழித்து, அங்குள்ள போக்கு வரத்து சாதனங்களைத் தகர்த்துவிட பிரிடிஷ் விமானங்கள் பெருவாரியாகப் போனதினால் ஆரம்பத்தில் நஷ்டம் அதிகமாயிருந்தது. இப்பொழுது அதுவும் குறைந்துவிட்டது. ஜெர்மனிக்கு விமானங்கள் மொத்தம் எவ்வளவென்று தெரியவில்லை. இரண்டு கக்ஷியிலும் புது விமானங்கள் கட்டிக்கொண்டு போகிறார்கள். ஜெர்மனிக்குச் சரியாக விமானங்கள் நாம் கட்டினால், வெற்றி நமக்கென்பதில் சந்தேகமே இல்லை.

புது விமானம் ஒன்றை ஜெர்மனி கண்டுபிடித்திருக்கிறது; பிரான்ஸ், ஹாலண்டு யுத்தத்தில் இவைகள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. இவைகள் ஒரு கூட்டமாய் நின்றுகொண்டு காலாட்படைகளோ, துணைக் கப்பல்களோ, எதிர்ப்பட்டால், பருந்துகள் மீனைக்கொத்துவதற்குப் பாய்வதுபோல, மனோவேகத்தோடு பாய்ந்து, 50 அடி சமீபம்வரை வந்து, பெரிய அல்லது அனேக சிறு குண்டுகளை சரமாரியாகப் பொழிந்துவிட்டு, சூத்திரமொன்று இழுக்க, வந்த வேகத்தோடு, ஒரே செங்குத்தாய் மேல் கிளம்பி ஆகாயத்தில் மறைந்து விடும். இதை ஓட்டும் விமானிகளுக்கு ஆபத்ததிகம். திரும்பிப்போகிறபோது ஒரு க்ஷணம் தாமதித்தால் தரையிலோ, கடலிலோ மோதி, விமானம் சக்குசுக்காய் உடைந்துவிடும். சில சமயங்களில் திரும்பும் வேகத்தில் விமானத்தின் சிறகுகள் ஒடிந்துவிடும். மேலும் ஒரு க்ஷணம் தவறினால் போடும் குண்டுகள் எதிரியின் மேல்படாது. அப்பால் விழுந்துவிடும். இதிலிருக்கும் விமானிகளுக்கு அதிகப்பயிற்சியும் தைர்யமும் வேண்டும். உயிர்ச்சேதத்தையும், விமானச்சேதத்தையும், லக்ஷியம் செய்யாது இவ்விதப்போர் செய்யவேண்டும். செய்தால், இது பயங்கரமான சண்டையென்பதிலும், எதிரிகளைத் திகிலடையச்செய்கிறதென்பதிலும் சந்தேகம் இல்லை.

3. தரைப் பாதுகாப்பு (Defence) **விமானங்கள்.**—இவைகள் தூரம் செல்லமுடியாது; ஆனால் விரைவில் ஆகாயத்திலேறும். விமான எதிர்ப்பு—தரை—பீரங்கிகள் (Anti-aircraft, batteries), சோதனை தீபங்கள் (Search-lights), காற்றுப்பை (Balloon), ஆகாய வேலிகளோடு (Barrages) இந்த விமானங்களும் கடற்கரை காபந்துக்கு உபயோகப்படும். இந்த விமானங்களைப் பற்றி நான் ஏற்கனவே சொல்லிவிட்டேன்.

4. **கடல் பாதுகாப்பு விமானங்கள்.**—இவைகள் வியாபாரக் கப்பல்களையும், துணைக் கப்பல்களையும், காவல் காக்கும். எதிரிக்கப்பல்களையும், சந்தேகப்பட்ட 'நடுநிலைக்' கப்பல்களையும், வேவுபார்க்கும். மழை, பனியால் ஆகாயத்தில் மறைவு ஏற்பட்டால் இவைகள் வேலை கஷ்டமாயும், சலித்துப்போகக்கூடிய

தாயும் இருக்கும். 1,000 அடி உயரத்திலிருந்து வேவு பார்த்தால், மாதத்தில் 10, 12 நாட்களில் 3 மைல் தூரம் வரையில்தான் தெரியும்; 13, 16 நாட்களில் 6, 7 மைல் தெரியும்; பாக்கி 6, 7 நாட்களில், 15 மைல் வரையில் தெரியலாம். நீர்முழுகியின் சுவடு, ஆகாயம் சுத்தமாகவிருக்கும் நாட்களில் நான்கு மைலுக்குமேல் தெரியாது. இந்த விமானங்களுடையவும், யுத்தக்கப்பல்களுடையவும், இடைவிடா முயற்சியால், பிரிடனுக்கு ஜீவாதாரமான ஆகாரப்பொருள்கள் கடல் மார்க்கமாய் தடைபடாது வந்துகொண்டிருக்கின்றன. இப்பொருள்கள் ஜெர்மனிக்குப் போகாது தடுக்கவும் படுகின்றன.

5. **பார விமானங்கள்.**—இவைகளில் பிரயாணிகளையும், சாமான்களையும் ஏராளமாய்க் கொண்டுபோகலாம். போலண்டு, ஹாலண்டு யுத்தங்களில் இவைகள் துருப்புகளை ஏற்றிச்சென்றன. பிரிடனை எதிர்ப்பதாகச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்களே—அது ஒரு சமயம் ஏற்பட்டால், இந்த விமானங்களில் ஜெர்மன் துருப்புகள் வந்திறங்கலாம். இவைகள் பெரிய விமானங்கள்; ஒவ்வொன்றிலும் 50 வீரர்கள் ஆயுத சகிதம் வரலாம். உருளைபோட்ட விமானங்கள் தரையில் இறங்கும்; தெப்பக்கட்டையுள்ள விமானங்கள் ஏரி, ஆறுகளில் இறங்கும். குடைகள் (Parachute) வழியாக பிரயாணிகளை இறக்கிவிட்டுவிட்டு, திரும்பிச் செல்லும் விமானங்களுமுண்டு. இந்த மாதிரி விமானங்கள் 600 ஜெர்மனிக்கு இருக்கிறதாம். ஆனால் இவைகள் வேகமாய் செல்ல முடியாது. நன்றாய் கட்டப்பட்டவைகள் அல்ல. இவைகள் வந்தால் நம்முடைய கடற்காப்பு பீரங்கிகளுக்கு இரையாகலாம். பிரிடன் முழுவதும் இப்பொழுது ஒரு கற்கோட்டையாக மாற்றப்பட்டிருக்கிறது.

இவ்விமானங்களில் நாமும் எதிரி நாடுகளுக்குச் செல்லலாம். காபந்து இல்லாத இடங்கள் பல அங்கு இருக்கின்றன. அங்கே நாம் இறங்கிவிடலாம்.

எந்தக் கக்ஷிக்கு விமானங்கள் அதிகமோ அந்தக் கக்ஷி ஜெயிக்கலாமென்று சொல்வது ஸகஜம். ஆனால் யுத்தம் ஆரம்பித்த காலத்தில் ஜெர்மனிக்கு விமானங்கள் அதிகமாய் இருந்தும் ஜெயிக்காததற்குக் காரணங்கள் வேறு சில உண்டு. அவைகளைச் சுருக்கமாய்ச் சொல்லுகிறேன்.

முதலாவது:—விமானங்களிருந்தால் போதாது; பெட்ரோலும், எண்ணெயும் வேண்டும். 500 விமானங்கள் ஜெர்மனியிலிருந்து இங்கிலாந்துக்கு வந்து போவதற்கு மட்டும் ஐந்து லக்ஷம் காலன் பெட்ரோல் வேண்டும். ஆனால் ஜெர்மனி இப்போது, முன்னைவிட சமீபத்தில் வந்துவிட்டது உண்மையே. ஆனாலும், பெட்ரோல் ஏராளமாக செலவாகிறது. ஆகையால் அடிக்கடி வந்து போகமுடியாது. யுத்த ஆரம்பத்தில் ஜெர்மனி பெட்ரோலை அதிகமாகச் சேர்த்து வைத்திருந்தது உண்மையே; ஏற்கனவே வென்ற நாடுகளிலிருந்து பெட்ரோல் அதிகமாய்க் கிடைக்கலாம். ஆனால் டாங்குகளுக்கும், லாரிகளுக்கும் கண்டு மிஞ்சிய பெட்ரோல்தான் விமானங்களுக்குக் கிடைக்கும். ருமேனியாவில் உள்ள பெட்ரோல் கிணறுகளை அபகரிக்கப்பார்க்கிறார்கள்; இது நடக்காது.

பிரிடனுக்கு வெளியிலிருந்து தடைபடாது பெட்ரோல் வந்துகொண்டிருப்பதால் கவலையற்று, வேண்டிய பெட்ரோலைச்செலவழித்து தன் விமானங்களைக்கொண்டு ஜெர்மனியிலுள்ள எண்ணெய்க் கிடங்குகள், எண்ணெய் ரெயில் வண்டிகள், எண்ணெய்க் குழாய்கள் முதலியவைகளைத் தகர்த்து வருகிறது.

இரண்டாவது:—விமானங்கள் நீடித்திருக்க பலமாய் கட்டப்படவேண்டும். பல 100-மணி நேரம், தங்காது, பழுதாகாது வேகமாய் பறக்க நமது விமானங்கள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. உபயோகப்படுத்துவதற்குமுன் நன்ருய் சோதிக்கப் படுகின்றன. ஜெர்மன் விமானங்களில் சில வகைகள் 15-மணிக்குமேல் ஓடாது. அதற்குள் எதிரியை அடிக்காவிட்டால் அதில் போட்ட பணம் நஷ்டம். சில விமானங்கள் மறுகும்போது ஒடிந்துபோகின்றன; சில விமானங்களுக்கு குண்டைத் தாங்கிக்கொள்ள அழுத்தமான கவசம் கிடையாது; சில பறக்கும் போதே, துண்டு துண்டாய்ப்போய் உதிர்ந்து கீழே விழுந்துவிடுகின்றன.

மூன்ருவது:—ஜெயமானது விமானிகளையும் பொறுத்திருக்கிறது. பிரிடிஷ் விமானங்கள் அழுத்தமாய்க்கட்டப்பட்டிருப்பதால் பிரிடிஷ் விமானிகள் நிர்ப்பயமாய்ப் போகிருர்கள். இரண்டொரு நாட்களில் உடைந்துபோகக்கூடிய விமானங்களில் போவதால் ஜெர்மன் விமானிகள் பயப்படுகிருர்கள். பிரிடிஷ் விமானிகளுக்கு நீடித்த பயிற்சியும், கடுமையான பரீக்ஷையும், சரீர சோதனையும் உண்டு. ஜெர்மனியில் கட்டாயப் பயிற்சி. இஷ்டமில்லாமல்போனுலும் பயிலப் பட்டு விமானப்படையில் சேர்ந்துதான் ஆகவேண்டும். பிரிடனிலோ இஷ்டப் பட்டவர்கள் சேர்ந்து உற்சாகத்தோடு கற்றுக்கொள்ளுகிருர்கள்; ஆகவே இவர்களுக்கு உற்சாகமும், திறமையுமதிகம்.

இந்தக்காரணங்களால், ஜெர்மனியளவு நமக்கு விமானங்களிருந்தால் நாம் ஜெயிப்பதில் சந்தேகமில்லை. ஜெர்மன் விமானங்களை நாம் நாள் தவருது சேதமாக்குவதால் அவர்கள் விமானக்கணக்குக் குறைகிறது. நாம் விலைக்கு வாங்கியும், கட்டிக்கொண்டுமிருப்பதால் நமக்குக் கணக்கு அதிகமாய்க் கொண்டிருக்கிறது. எல்லாம் ஈசன் செயலே.

ஜெர்மனிக்கும், நமக்கும், இப்பொழுது, கைவசமிருக்கும் விமானங்கள் எவ்வளவென்று சொல்லமுடியாது. சென்றவருஷம் மாதத்துக்கு சில 100 விமானங்கள் கட்டிய நாம் இப்பொழுது 1,000 கணக்கில் கட்டுகிருேம். அமெரிக் காவிலிருந்து 3,000-த்துக்கு மேல் வந்துவிட்டன; இன்னும் ஒரு வருஷத்துக்குள் 10,000-வரும். கானடாவில் பட்டறையும் சிறகுகளும் செய்து நாம் செய்யும் யந்திரங்களோடு (Engines) அமைக்கப்பட்டு ஏராளமான புது விமானங்கள் செய்யப்படுகின்றன. போர்டு (Ford) கம்பெனியும் நமக்காகக் கட்டுகிருர்கள். ஒரு அமெரிக்க பத்திரிகை ஜெர்மனியில் 24,000 விமானங்களிருப்பதாக சொல்லு கிறது. அப்படியானல் நாமும் அந்த எண்ணிக்கைக்குக் கிட்டிவிட்டோம்.

(1) ஜெர்மனிக்குள்ள 30,000 விமானங்களில் 5,000-ம் தான் முன்னணி விமானங்கள். பாக்கி விமானங்களில் பாரம் ஏற்றிச்செல்லும் விமானங்கள் சேர்ந்ததாகும்.

(2) இங்கிலாந்தில் மட்டும் மாதத்துக்கு 3,000 விமானங்கள் கட்டலாம்.

(3) 11,000 விமானங்கள் கட்ட அமெரிக்காவுக்கு ஆர்டர் கொடுத்ததில் 3,000 கட்டி வந்துவிட்டது.

பிரான்ஸ் யுத்தத்தில் ஜெர்மனி 2,000-விமானங்களை இழந்துவிட்டது.

இப்பொழுது வாராவார நஷ்டங்களைப்பற்றி நம்முடைய நிலயப் பத்திரிகையில் 'வாரச்செய்தி' களில் காணலாம்.

உதாரணமாக :—

ஜூலை 11-17. பிரிடன் மேல் படையெடுத்ததில்—ஜெர்மனிக்கு நஷ்டம்—41 குண்டு விமானங்கள் (பாம்பர்கள்), 18 சண்டை (பைடர்கள்), விமானங்கள், 1 கடல்-விமானம் (Sea-plane) மொத்தம் 60—இவைகள் நிச்சயமாக உடைந்து போனவை. இன்னும் அனேக விமானங்கள் பழுதுபட்டுத் திரும்பிச்செல்ல முடியவில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. இவைகளை எதிர்த்ததில் உயிர்ச்சேதமில்லை என்று சொல்லலாம். பிரிடிஷ் விமான நஷ்டம்—10. இதே வாரத்தில் ஜெர்மனியில் நாம் படையெடுத்து சேதப்படுத்தியது 47 ராணுவ ஆதார ஸ்தலங்கள்; நமக்கு நஷ்டம் 12 விமானங்கள். ஜூன் 18-லிருந்து எதிரிக்கு 350 விமானங்களும், நமக்கு, அதிகமாயிருந்தால்—170 விமானங்களும் சேதம். ஜெர்மனியின் படையெடுப்பு இப்பொழுது அதிகரித்தபோதிலும், நம்முடைய விமானங்கள் அதனால் அதிகமாக நஷ்டமாகவில்லை. ஜூன் 18-லிருந்து இதுவரையில் ஜெர்மானியர், இங்கிலாந்தில் போட்ட வெடிகுண்டுகள் 7,000; நாம் ஜெர்மனியில் போட்டது 37,000.

மூன்று ஜெர்மன் விமானிகளுக்கு நம்முடைய விமானி ஒருவன் ஈடாவான். ஜெர்மனி கட்டுகிற அளவு புது விமானங்களை நாமும் கட்டுகிறோம். நம்முடைய விமானங்கள் வேகத்திலும், பலத்திலும் உயர்வானவை. மனித பலத்திலும், எண்ணெய், பெட்ரோல் முதலிய தளவாடங்களிலும் நமக்கு சௌகரியம் அதிகம். ஆகவே நமக்கு விமானப்போரில் வெற்றி நிச்சயம். ஹிட்லர் மோகத்தில் அகப்பட்டுக்கொண்டவர்கள்தான் இதை மறுப்பார்கள்.

வார யுத்தச் செய்திகள்.

(1—8—40-லிருந்து 7—8—40-வரை)

ரஷ்யா.—ஆகஸ்ட் 1-ம் தேதி ரஷ்ய பார்லிமெண்டில் ரஷ்ய மந்திரி எம். முலடாவ் (M. Molotov) பேசின பேச்சு, கொந்தளிப்பு பிரஸங்கமாயிருந்தது. நேற்றுவரையில் மனஸ்தாபமாயிருந்த ஜப்பானுள்பட உலகத்திலுள்ள எல்லா அரசுகளோடும் ரஷ்யா நேசமாக இருப்பதாகச் சொல்லிக்கொண்டார்; ஆனால் இதெல்லாம் கபடநேசம். சண்டை செய்து ரஷ்ய எல்லையை டான்யூப் (Danube) கரைக்கு எட்டும்படி செய்த சாமார்த்தியத்தைச் சொல்லி மகிழ்ந்து கொண்டார்; ஆலண்டு (Aaland) தீவுகளிலுள்ள ராணுவங்களை எடுத்துவிடவேண்டுமென்று பின்லண்டை (Finland) பயமுறுத்தினர். பாடூம் (Batum) எண்ணெய்க்கிணறுகளை உடைக்கச்சூழ்ச்சி செய்ததாக புகார் விஷயமாக துருக்கி(Turkey)யைக்கோபித்துக் கொண்டார். இதாலிக்கும், ரஷ்யாவுக்கும் சிநேகமதிகரிப்பதைபற்றிச் சொல்லிவிட்டு, ஜெர்மனி—ரஷ்ய சினேக உடன்படிக்கையானது தாத்காலிக மாயில்லாது சாச்வத லாபத்தைக் கொடுக்கக்கூடியதென்றார்.

பிரான்ஸ்.—விசாரணை செய்யாது பிரெஞ்சு ராணுவ கோர்டில் ராஜ துரோகத்துக்காக தற்போது இங்கிலாந்திலிருக்கும் ஜெனரல் டி கால், மரண தண்டனை விதிக்கப்பட்டிருக்கிறார். அதற்குப் பின்வருமாறு டி கால் பதில் விடுத்திருக்கிறார் :—

"ஜெர்மனியின் தூண்டுதலாலோ அல்லது உத்தரவுப்படியோ இந்த தண்டனை விதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. பிரான்ஸிலிருந்து ஜெர்மனி ஒருசமயம் விரட்டப்படப்போகிறது; அப்பொழுது பிரெஞ்சுக்காரர்கள் என்னை விசாரணைக் குள்ளாக்கி தீர்ப்புச் சொல்லட்டும்."

ஹாலண்டு.—ஆகஸ்டு 31-ம் தேதி வரும் ஹாலண்டு ராணியின் பிறந்தநாள் உத்ஸவத்தை ஹாலண்டு ஜனங்கள் கொண்டாடக்கூடாதென்று ஜெர்மனி உத்தரவு செய்திருக்கிறது.

ருமேனியா.—குடியானவர்கள் கக்ஷித்தலைவரான எம் மான்யூ (M. Maniu) என்பவர் ருமேனியாவின் ஒருபாகமாகிய ட்ரான்ஸில்வேனியா (Transylvania)வை, பல்கேரியா (Bulgaria)வுக்குக் கொடுக்கக்கூடாதென்று ஆக்ஷேபிக்கிறார். வம்பு வந்துகொண்டிருக்கிறது.

லாட்வியாவும், லிதுவேனியாவும்.—ரஷ்ய ஐக்கியத்தில் சேர்க்கப்பட்டு விட்டன.

ஜப்பான்.—ஏற்கனவே கைது செய்யப்பட்ட பிரிடிஷ்காரர்களில் 6-பேர்கள் விடுதலை செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள்; வேறு சிலர் கைது செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள் இங்கிலாந்தில் 4-ஜப்பானியர்கள் (ஆகஸ்டு 2ல்—2-பேர்; ஆகஸ்டு 4ல்—2-பேர்) கைது செய்யப்பட்டார்கள். இது பழிக்குப்பழியல்ல; தற்செயலாய் இந்த சமயத்தில் இரண்டு சம்பவங்களும் ஒத்துக்கொண்டன.

அமெரிக்கா.—தங்களுடைய தேசங்களை (Western Hemisphere)த்தவிர, வேறு நாடுகளுக்கு, விமானங்களுக்குவேண்டிய பெட்ரோலை ஏற்றுமதி செய்வதைத்தடுத்துவிட்டார்கள். இது ஜப்பானுக்குக் கஷ்டமாதலால் ஆக்ஷேபித்திருக்கிறது. வேறு இடங்களிலிருந்து பெட்ரோல் ஏராளமாய் கிடைப்பதால் பிரிடனுக்கு இதனுல் கஷ்டமொன்றுமில்லை.

இங்கிலாந்து.—இதுவரையில் அமெரிக்காவிலிருந்து பெட்ரோலை ஸ்பெயின் வாங்கி ஜெர்மனிக்கு விற்றுவந்தது. இம்மாதிரி வியாபாரத்தை நிறுத்த வியாபார கப்பல்கள் அனுமதிச்சீட்டு (Navicerts) பிரிடனிடமிருந்து பெறவேண்டுமென்றும், பெருத கப்பல்களை பிடித்துக்கொள்ள நேரிடுமென்றும், ஆனுல் நடு நிலை நாடுகளுக்கு சொந்த உபயோகத்துக்குவேண்டிய அளவு இறக்குமதி சாமான்களை கொண்டு வரலாமென்றும் பிரிடன் நிபந்தனைகள் விதித்திருக்கிறது.

சில தினங்களுக்குமுன் அதாவது வியாழக்கிழமை அன்றும் ஞாயிற்றுக்கிழமையன்றும் ஹிட்லர் பேசிய பிரசங்கத்தின் சில பாகங்களை அச்சடித்து துண்டுப் பத்திரங்களைக் கொண்டுவந்து, இங்கிலாந்தில் சில இடங்களில் ஜெர்மன் விமானங்கள் போட்டன. ஏற்கனவே எல்லோரும் வாசித்து சளித்துப்போன பிதற்றல்தான் இது.

கடல் யுத்தம்.—யுத்தம் ஆரம்பித்தது முதல் எத்தனையோ சைன்யங்கள் பிரிடிஷ் நாடுகளொன்றிலிருந்து மற்ருென்றுக்குப் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. ஆனுல் எதிரி எதிர்த்து இதுவரையில் ஒரு உயிர், அல்லது கப்பல் சேதமாவது ஏற்படவில்லை. இது ஆச்சரியப்படத்தக்கது. அதேமாதிரி இதுவரையில் இந்தியாவைச்சுற்றியிருக்கும் கடல்களில் ஒரு கப்பலாவது சேதமாகவில்லை. 1939 ஜூனில் 562 கப்பல்கள் வந்துபோக, 1940 ஜூனில் 738 கப்பல்கள் வந்துபோயின; 1939 ஜூலை முதல் இரண்டு வாரங்களில் 281 கப்பல்கள் வந்துபோக, 1940 ஜூலை முதல் இரண்டு வாரங்களில் 340 கப்பல்கள் வந்துபோயின. சேதமொன்றுமில்லை.

ஆகாய யுத்தம்.—இந்த ஜூலை மாதத்தில் ஜெர்மனிக்கு 240 விமானங்களும், 600 விமான ஆட்களும் நஷ்டம். இவர்களில் இறந்தார்கள் சிலர்; கைது செய்யப்பட்டவர்கள் சிலர். இந்த வாரத்திய விமானப் போர் விவரம் கீழே கண்டிருக்கிறது:—

தேதி.	பிரிடிஷ் விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷாரின் நஷ்டம்.	எதிரிகளின் நஷ்டம்.
29-7-40	கப்பல்கள், படகுகள்.—எம்டன் (Emden), ஹாம்பர்க் (Hamburg), டெர்ஸ்செல்லிங் (Terschelling) தீவு.		
	எண்ணெய் சுத்தம் செய்யும் ஆலைகள், கப்பல் நிற்குமிடங்கள், விமான நிலயங்கள், ரஸ்தாக்கள், ரயில் பாதைகள்—வடமேற்கு ஜெர்மனி, ரூர் (Ruhr).	1 பாம்பர்.	...

தேதி.	பிரிடிஷ் விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷாரின் நஷ்டம்.	எதிரி களின் நஷ்டம்.
29-7-40	ப்ளஷிங் (Flushing)-குக்கு அருகே சாமான்கள் ஏற்றிச்செல்லும் ஒரு கப்பல்.	...	...
	இத்தாலிய கப்பற்படைகள் வசிக்குமிடம்—அஸ்ஸாப் (Assab).	1 பாம்பர்.	...
	எதிரி விமானங்கள்,—மத்தியதரைக்கடல் (Mediterranean).	1 சேதம்.	2
30-7-40	பகலில் கப்பல் நிற்குமிடம்.—ஆஸ்டெண்டு (Ostend).		
	விமானங்கள்.—ஈக்குவர்ட்ரவில் (Equerdreville), ஸ்டிங்கில்வர்ட் (Stinglevert), புலாயின் (Boulogne).		
	விமானநிலயம்.—செர்பரோ (Cherbourg).		
	கடற்படைகள் இருக்குமிடம்.—எம்டன் (Emden).		
	பீரங்கிகள்,—நார்வே, கடற்கரை.		
	சாமான் கப்பல்.—ஸ்டாவங்கரு (Stavanger)க்குக்கருகே.		
	இரவில்.—விமான நிலயங்கள்—டூயிபர்க் (Duisburg), ஆண்ட்வர்ப் (Antwerp), கூர்டிராய் (Courtrai), ப்ளஷிங் (Flushing), அமீன்ஸ் (Ameins).		
	எண்ணெய் சுத்தம் செய்யும் ஆலைகள்.—ஹாம்பர்க் (Hamburg), ரூர் (Ruhr), மான்ஹீம் (Monheim).		
	சாமான் கிடங்கு.—ஸோயஸ்ட் (Soest)		
	எண்ணெய் கிடங்கு.—ஸெண்ட் குலாம் (St. Culomb).		
	படகுகள்.—வால்சிரன் (Walcheren) தீவுகள்.	2 பைடர்கள்.	...
31-7-40	பகலில்.—ஜெர்மனியில் ராணுவமுக்யத்வம் வாய்ந்த இடங்கள்.		
	கப்பல்கள்.—ஹாலந்து, ஜெர்மனி கடற்கரைகள்.		

தேதி.	பிரிடிஷ் விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷாரின் நஷ்டம்.	எதிரிகளின் நஷ்டம்.
31-7-40	விமானப்போர்.—ஹாலந்து (Holland), ஜெர்மனி (Germany).	நஷ்டமில்லை.	2 விமானங்கள்.
	இரவில்.—எண்ணெய் சுத்தி செய்யும் ஆலைகள்.–மிஸ்பர்க் (Misburg), எம்ரிச் (Emmerich).		
	சாமான் கிடங்குகள்.–ஆஸ்னாப்ரக் (Osnabruck).		
	கப்பல்கள்.—ச்யூடர்ஸீ (Zuiderzee)		
	விமான நிலயங்கள்.–ஹாலந்து (Holland), ஜெர்மனி (Germany).	2 விமானங்கள்.	...
	வேவு பார்த்தல்.—டொப்ருக் (Tobruk), டெர்ணு (Derna).		
	வெடிமருந்துக் கிடங்குகள்.—ஆப்பிரிக்காவில் மஸ்ஸாவா (Massawa).	நஷ்டமில்லை.	...
1-8-40	பகலில்.—விமான நிலயங்கள்—லீவார்டன் (Leewarden), செர்பரோ (Cherbourg), ஹாலந்தில் ஹாம்ஸ்டெட் (Hammstead), ஆப்பிரிக்காவில் யாவெல்லோ (Yavello).	3 விமானங்களைக் காணோம்.	தரையில் இருக்கும் அநேக விமானங்கள் நாசமாயின.
	வெடிமருந்துக் கிடங்கு.—பார்டாய் (Bardai).	நஷ்டமில்லை.	3 விமானங்கள். தீப்பிடித்தது.
	இரவில்.—எண்ணெய் ஆலைகள்.—கெல்ஸன்கர்ச்சன் (Gelsenkirchen), ஹாம்பர்க் (Hamburg), ரிஷால்ஷ் (Reisholz).		
	சாமான் கிடங்குகள்.—ஹாம் (Hamm), கிரஸ்பீல்டு (Kresfeld), மான்ஹீம் (Monheim).		
	குருப்ஸ் தொழிற்சாலை.—எஸ்ஸன் (Essen).	...	...
	சாமான் கப்பல்.—நார்வே (Norway)-யிக் கருகில்,		
2-8-40	பகலில்·—விமான நிலயங்கள்.—பிரான்ஸ் (France), ஹாலந்து (Holland), பெல்ஜியம் (Belgium), ஜெர்மனி (Germany).	...	அநேக விமானங்கள் நாசமடைந்தன.

தேதி.	பிரிடிஷ் விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷாரின் நஷ்டம்.	எதிரிகளின் நஷ்டம்.
2–8–40	இரவில் :—எண்ணெய்க் கிடங்குகள்.—எம்டன் (Emden), ஹாம்பர்க் (Hamburg), மிஸ்பர்க் (Misburg), ஸால்ஸங்கன் (Salzungen), எம்ரிச் (Emmerich).	...	தீப்பிடித்தது.
	ஆப்பிரிக்காவில் :— எண்ணெய் சுத்தம் செய்யும் ஆலை.—மஸாவா (Massawa),		
	எண்ணெய்க்கிடங்குகள்.—ஸுலா (Zula), அகிகோ (Accico).		
	விமான நிலயங்கள்.-அஸ்மாரா (Asmara), காக்லியாரி (Cagliari), குரானே (Gurane).	நஷ்டமில்லை.	1 விமானம்.
	வெடிமருந்துக் கிடங்குகள்.— அஸ்ஸாப் (Assab), சினைல் (Chinile).		
	துருப்புகள்.—மொயாலே (Moyale).		
3–8–40	கப்பல் நிற்குமிடங்கள்.—மான்ஹீம் (Monhiem), கீல் (Kiel).	...	...
	விமான நிலயங்கள்.—ஷீபால் (Schipol), ஹாம்ஸ்டெடு (Hamstede), ம்யூஸம் (Musum), ஹாலந்து (Holland), மேற்கு ஜெர்மனி.		
	ரயில் பாதைகள்.–வெஸ்ட்பாலியா (Westphalia), ரூர் (Ruhr), ரைன்லாந்து (Rhineland).		
	எண்ணெய்க் கிடங்குகள்.—ராட்டர்டாம் (Rotterdam), கெல்ஸன்கர்ச்சன் (Gelsenkirchen), பொட்ராப் (Bottrop).		
	சாமான்கள், துருப்புகள்.—அப்பீவில் (Abbeville).		
	கவசம் பூண்ட ரயில்.—கிரேவ்லைன் (Grave-lines)-ஸுக்கும், டங்கர்க்கு (Dunkirk)-க்கும் நடுவில்.		
	துறைமுகம், விமான நிலயம்.—லிபியாவில் டெர்னு (Derna).	3 விமானங்கள்.	...
	வேவுபார்த்தல்.— அபிஸீனியாவில் டிரிடாவா (Diredawa).		

தேதி.	பிரிடிஷ் விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	பிரிடிஷாரின் நஷ்டம்,	எதிரிகளின் நஷ்டம்.
4-8-40	எண்ணெய் ஆலை.—ரூரிலிருக்கும் ஸ்டர்கிரேடு (Sterkrade).	...	தீப்பிடித்தது.
	விமான நிலயம்.—கிரபெல்டு (Krefeld).	நஷ்டமில்லை.	...
5-8-40	வேவுபார்த்தல்.—பிர் எல் குப்பி (Bir El Gubbi).	ஷை	3 பைடர்கள்.
	மோட்டார்கள்.—பிர் எல் குப்பி (Bir El Gubbi)-க்கு கிழக்கே.	ஒன்றைக் காணோம்.	3 பாம்பர்கள்.
	துறைமுகம், சாமான் கிடங்கு.—மஸாவா (Massawa).		

தேதி.	எதிரி விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	எதிரிகளின் நஷ்டம்.	அவற்றின் விளைவுகள்.
30-7-40	பகலில்.—வடகிழக்கு ஸ்காத்லாந்து (Scotland).	2 பாம்பர்கள்.	சிலர் இறந்தனர், சொல்ப நஷ்டம்.
	இங்கிலாந்தின் தென் கிழக்கில் ஒரு பட்டணம், கிழக்கு ஆங்கிலியன் (Anglian) பட்டணம்.	1 பைடர்.	...
	இரவில்.—விமான நடவடிக்கை அதிகமாயில்லை. தென்கிழக்கு இங்கிலாந்து, தென்மேற்கு இங்கிலாந்து, வேல்ஸ் (Wales), ஏடன் (Aden).	...	நஷ்டமில்லை. 4 சுதேசிகள் கொல்லப்பட்டனர். 15 மனிதர்களுக்கு காயம்.
31-7-40	காலையில்.—இங்கிலாந்தில் தென்கிழக்கு, தென்மேற்கு கடற்கரைகள்.	1 பைடர்.	...
	சாயங்காலம்.—தென்கிழக்குக் கடற்கரை.		
	இரவு.—தேம்ஸ் (Thames) நதி முகத்துவாரம், பிரிஸ்டல் (Bristol) கால்வாய்.	...	சாவு இல்லை. சொற்ப சேதம்.

தேதி.	எதிரி விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	எதிரிகளின் நஷ்டம்.	அவற்றின் விளைவுகள்.
31-7-40	"டேலைட்" (Daylight) என்ற பிரிடிஷ் நாசகாரி.	1 பைடர்.	முழுகிப் போயிற்று.
	மால்டா (Malta) ...	...	விமானம் ஒன்றுக்கு சேதம்.
1-8-40	பகலில்.—இங்கிலாந்தின் கிழக்குக்கரையில் உள்ளநார்விச் (Norwich) என்ற ஒரு பட்டணம், ஒரு தென்கிழக்கு பட்டணம்.	...	சில பேர் மாண்டனர். சில கட்டடங்களுக்கு சொற்ப சேதம்.
	இங்கிலீஷ் கால்வாய் ...	2 விமானங்கள்.	ஒரு விமானத்தைக் காணோம்.
	இரவில்.—முதன்முதலாக விரோதிகள் இங்கிலாந்தில் துண்டுப் பிரசுரங்களைப் போட்டனர்.		
	வேல்ஸ் (Wales), கிழக்கு ஆங்கிலியா (Anglia), கிழக்கு ஸ்காத்லாந்து (Scotland).	...	சொற்ப நஷ்டம்.
	வடகடலில் காவல்புரியும் துணைக்காவல் சப்பல்கள் (Convoys).	5 பாம்பர்கள்.	நஷ்டமில்லை.
2-8-40	பகலில்.—ஸ்காத்லாந்துக்கு வடகிழக்குக் கரையின் அருகே ஒரு சிறிய கப்பல்.	2 விமானங்கள்.	...
	ப்யூனு (Buna), பிரிடிஷ் ஸோமலிலாண்டு (Somaliland); இரவில் விமான நடவடிக்கைகள் இல்லை.	1 விமானம்.	சேதமில்லை.
3-8-40	ஆப்பிரிக்காவில் காஸ்ம் எல் கர்பா (Kasm El Girba).	1 பாம்பர்.	நஷ்டமில்லை.
	இரவில்:—வடகிழக்கு ஸ்காத்லாந்து (Scotland), மிட்லண்ட்ஸ் (Midlands), தென்கிழக்கு இங்கிலாந்து, பிரிஸ்டல் (Bristol) கால்வாய்.	...	சிலர் இறந்தனர்.

தேதி.	எதிரி விமானப்படையெடுப்பின் விவரங்கள்.	எதிரிகளின் நஷ்டம்.	அவற்றின் விளைவுகள்.
4–8–40	பகலில் விமானப் படையெடுப்பு இல்லை. இரவில்.—தேம்ஸ் (Thames) நதி முகத்துவாரம், ஸ்காத்லாந்தின்கிழக்குக் கடற்கரை, வேல்ஸ் (Wales), வேல்ஸி (Wales)ல் சில ஜில்லாக்கள், தென் மேற்கு இங்கிலாந்து இவைகளில் மறு படியும் துண்டுப்பிரசுரங்கள்.	...	சேதமில்லை, சாவு இல்லை.
5–8–40	மால்டா (Malta), மர்ஸா மாத்ரூ (Mersa Matruh).	2 விமானங்கள்.	நஷ்டமில்லை.

அனுபந்தம் I.

பிரிடிஷ் R. A. F. விமானி தன் தாய்க்கு எழுதிய கடைசிக் கடிதம்.

'நான் பூமியில் பிறந்த காரியம் முடிந்துவிட்டது.'
'இறப்பதில் எனக்குப் பயமில்லை, மரணம் ஒருவித பரவசநிலை.'

படையெடுத்துப்போன பாம்பர் (குண்டு) விமானி ஒருவன் திரும்பவில்லை. இறந்துபோயிருக்கலாமென்று நினைக்கவேண்டியிருக்கிறது. தான் இறந்துபோய் விட்டால் தன் தாய்க்கு அனுப்பச்சொல்லி கடிதமொன்று எழுதிவைத்துவிட்டு சண்டைக்குச் சென்றான். அதைக் கீழே காணவும்.

இந்தக் கடிதமெழுதியது ஓர் வாலிபன். இவனுடைய மேல் அதிகாரி பின் வருமாறு எழுதுகிறார்:—

"இதைப்போன்ற மனதை உருக்கும் கடிதம் நான் இதுவரையில் படித்த தில்லை. எளிய, திவ்வியமான, நேர்நடையில், எழுதப்பட்டு, மனக்கிளர்ச்சியை புண்டாக்குகிறது. ராணுவ ரகஸ்யமொன்றையும் வெளியாக்கவில்லையென்று நான் தெரிந்து கொள்வதற்காக, வாலிபன் கடிதத்தைப் பிரித்துவைத்திருந்தான். அதனால் நான் பார்க்க நேரிட்டது.

"விமானி வேலை மிகக்கடினமானது. அதை, எந்த மனோபாவத்தோடு சாமான்ய விமானிகள்கூட நடத்திவருகிறார்கள் என்பது இக்கடிதத்திலிருந்து புலப்படும். பிரிடனில் பிறந்த ஒவ்வொருவரும், இதைப்படித்து பெருமை கொள்ளவேண்டும். பிள்ளையைப் பெற்ற ஒவ்வொரு தாயும் இதைப்படித்து தைரியமடையவேண்டும். ஆகவே மேற்சொன்ன வாலிப விமானியை இழந்த தாய்க்கு, அவன் கடிதத்தை அனுப்பி, பெயர் போடாது கடிதத்தை மட்டும் வெளியிடக் கேட்டுக்கொண்டேன். அவள் சம்மதிக்க இதை இப்பொழுது வெளியிடுகிறேன். இங்கிலாந்திலும், இதர தேசங்களிலும் வசிக்கும் என் தேசத்தார் எவரும் இதைப் படிக்கவேண்டும்."

கடிதம்.

எனது அன்பார்ந்த தாயே! நான் இறந்துவிடுவேன் என்கிற தோற்றம் ஒன்று மில்லை; இருந்தபோதிலும் யுத்தம் நெருங்கிவிட்டது. என்னைச் சில படையெடுப்பு களுக்கு அனுப்பப் போகிறார்கள். நான், திரும்பாவிட்டால் உனக்கு அனுப்பும் படி இந்தக் கடிதத்தை எழுதிவைத்திருக்கிறேன். ஒரு மாதத்துக்குள் மறு செய்தி

வராவிட்டால் நான் இறந்ததாக வைத்துக்கொள். நான் இறந்ததால் நஷ்ட மொன்றுமில்லை. என் வேலையைப் பார்க்க வெகு ஸமர்த்தர்களான என் சகோதர விமானிகள் இருக்கிறார்கள்.

நான் இதுவரையில் செய்துவந்த வேலை வெகு முக்கியமானது. வடகடலில் கடல் மார்க்கங்களில், நமது சாமான் கப்பல்களையும், துணைக்கப்பல்களையும், காவல் காத்துநின்றேன். ஒரு சமயம் தீபஸ்தம்பமொன்றில் அகப்பட்டுக் கொண்டவர்களை விடுவிக்கச்சென்ற கப்பலைப் பகைவர்கள் கையிலிருந்து தப்பித்து அதனால், அநேக உயிர்களைக் காப்பாற்றினேன். என்னால் முடிந்ததெல்லாம் செய்திருக்கிறேன். வாத்ஸல்யத்தால் மட்டுமில்லாமல் உண்மையிலேயே நீ திருப்தியடையலாம். தன்னால் முடிந்தவரை தன்கடமையைச் செய்யாதவன் மனிதனா?

ஓயாத இடையூறுகளுக்கு நடுவே, தைரியத்தைக் கைவிடாது நீ என்னை வளர்த்தது விந்தையே. நல்ல கல்வியையும், அனுபவத்தையும் எனக்குத் தந்தாய். எதிர்காலம் நல்லகாலமென்று நம்பி, நிகழ்கால கஷ்டங்களை மறைத்துப் பாராட்டாது இல்வாழ்க்கை நடத்தி வந்தாய். நான் இறந்து விட்டதனால் நீ பட்டபாடு வீணென்று நினைக்காதே. நாம் இருவரும் சமத்தியாகி களாவோம்; என்னுடையது பிராணத்தியாகம்; உன்னுடையது புத்திரத்தியாகம். நாம் இங்கிலாந்தில் பிறந்தது உண்டு உறங்குவதற்கல்ல. பதிலொன்றும் நாம் எதிர்பார்க்காது சேவை செய்யத்தான்.

நமது தேசத்தில் பிறந்த கீர்த்திமான்கள் அநேகர் சர்வத்தியாகங்கள் செய்து பிரிடிஷ் சாம்ராஜ்யத்தை உண்டாக்கியிருக்கிறார்களென்று சரித்திரம் சொல்லு கிறது. சற்று அமைதியும், நியாயமும், சுயேச்சையும் உலகத்திலிருப்பது இந்த சாம்ராஜ்யத்தால். இதனால், விசேஷமாக நமது தேசத்தில், நாகரிகம் ஓங்கி யிருக்கிறது. ஓங்கி வளர்கிறது. ஆனால், இப்பொழுது, நமக்கும், உலகத்துக்கும் கிறிஸ்து மதத்திற்கும், நாகரிகத்துக்கும் ஆபத்து வந்துவிட்டது. இந்தச் சமயத்தில், நன்றாய்ப்பழகி, சரியான வயது வந்து தேச சேவை செய்ய நான் பாக்கியம் பெற்றேன். எல்லாம் உன்னுடைய கிருபைதான்.

யுத்தமுனையில் சண்டை செய்பவர்கள் நிற்க, மற்ற இங்கிலாந்து வாசிகள், ஒரே மனதாய் நின்று, யுத்தமுடிவில், அடையக்கூடிய நன்மைகள் இருக்கின்றன. பக்தியை முன்னிட்டு, பழைய காலத்தில், பிராணத்தியாகம் செய்ததுபோல இப்பொழுது உண்மை தத்துவங்களுக்காக தியாகம் செய்யவேண்டும். அது எப்படியிருந்தாலும், நான் இங்கிலீஷ்காரனாக உயிர் வாழ்ந்து, இங்கிலீஷ்கார னாகவே உயிர் விடுவதில் பெருமை கொள்ளுகிறேன். எனக்கு இங்கிலீஷ்காரன் என்ற பெயர் சாசுவதம்; இனி இருந்தாலும் சரி; இறந்தாலும் சரி.

தாயே, நான் இறந்துபோனால் வருந்தாதே. மதத்தில் உண்மையான நம்பிக்கையிருந்தால் வருந்தக்கூடாது; வருந்தினால் கபட பக்தியாகும். இறப்ப தில் எனக்கு பயமுமில்லை; மரணம் ஒருவித பரவச நிலையென்று நினைக்கிறேன். சந்தோஷமாக இறப்பேன். ஆதியந்தமில்லாத பிருமாண்டத்தில் ஒருவன் பிறப்பதும், போவதும் பொருட்டாகாது. வாழ்க்கையில் பெரிது தியாகம்.

ஜீவியகாலத்தில் நம்முடைய குணத்தையும், ஸ்வபாவத்தையும் உயர்த்திக் கொள்வதுதான் நிலேத்த காரியம். இவைகள்தான் பின்வரும்; நம்மை விடா. உண்டு உறங்கி, பொருள் ஈட்டி, சந்ததியை உற்பத்தி செய்துகொண்டிருப்பவர்கள், சுகமாய்க் காலத்தைக் கழித்தாலும் மிருகங்கள்தான்.

நமக்கு நன்மை எதுவென்று கடவுளுக்குத் தெரியும். நம்மைச்சோதிக்கவே தீங்குகளைக் கடவுள் அனுப்புகிறார். இது என்னுடைய திடநம்பிக்கை. நம்முடைய வேதத்தில் (Bible) தர்ம ஸ்தாபனத்துக்காக சுகத்தை வெறுத்த பெரியார்கள் சரித்திரங்கள் பல இருக்கின்றன.

இங்கிலாந்து முழுவதும் சுற்றிப்பார்த்து, பல தொழிலாளர்களை சந்தித்த பாக்கியத்தால் பல அனுபவங்கள் ஏற்பட்டு என் ஸ்வபாவம் சீர்திருந்தியது. யுத்த அனுபவத்தால் ஸ்வபாவம் பரிபக்குவப்பட்டுப் பூர்த்தியாய்விட்டது. பிறந்த காரியம் முடிந்துவிட்டது. உனக்கு வயது காலத்தில், உன்னுடனிருந்து உன்னை சுகப்படுத்தாது போவதில் எனக்கு மனத்தாங்கலிருக்கிறது. இருந்தபோதிலும், அதையும் பாராட்டாது இறக்கத்தயார். யுத்தம் முடிந்தபிறகு நீ சுகமாய் வாழச் சண்டை செய்து மாண்டவர்களில் நான் ஒருவன் ஆவேன். என்னால் நீ உயிர் பிழைத்ததாகும். இவ்விதத்தில் பார்த்தாலும் என் வாழ்க்கை வீணாகவில்லை; உன்னைக் காப்பாற்றவே நான் உயிரை அர்ப்பணம் செய்ததாகும்.

இப்படிக்கு,

உன் அன்பார்ந்த புதல்வன்."

அனுபந்தம் II.

A.—ஜெர்மன் பொய்கள்.

குறிப்பு:—இவைகள் ஜெர்மனியிலிருந்து கீழேகண்ட தேதிகளில் ஒலி பரப்பப்பட்டு வந்த செய்திகள். ஒவ்வொன்றின் கீழும், அது ஏன் பொய் பிரசாரம் என்று எடுத்துக்காட்டி கண்டனம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

16—7—40.

"சென்ற வாரக்கடைசியில் சர்ச்சில் செய்த பிரசங்கத்தைக்கேட்டு அமெரிக்கர்கள் ஆச்சரியப்பட்டுத் திகைத்தார்கள்; ஜெர்மன் படையெடுப்பைத் தடுத்து விடலாமென்று பிரிடிஷ் கவர்ன்மெண்டார் தைரியத்தோடிருப்பதாக நினைத்தது சரியல்லவென்கிறார்கள்."

குறிப்பு:—சர்ச்சில் ஒலிபரப்பை அமெரிக்கர்கள் கவனித்துக் கேட்டார்கள். பிரிடிஷ்காரர்களும், சர்ச்சிலும், வெற்றியில் நம்பிக்கை வைத்திருப்பதை சர்ச்சில் கர்ச்சித்து விவரித்த வார்த்தைகளிலிருந்து கேட்டு மகிழ்ந்தார்கள். (ராய்டர்—வாஷிங்டன்—ஜூலை 14). "மனத்தளர்ச்சியாவது, தோல்விபயமாவது சர்ச்சில் பேச்சிலில்லை." (நியூயார்க்—ஹெரல்ட ட்ருப்யூன்—ஜூலை 15).

2. *"கனடியர் (Canadians) பிரெஞ்சுக்காரர்களுக்குப் பிறந்தவர்கள். ஆகையால், இவர்களுக்கு பிரிடிஷார் (பிரெஞ்சுக்காரர்களை) துவேஷிப்பது பிடிக்கவில்லை."*

குறிப்பு:—இது தப்பு. கனடியர்கள் அனேக உதவிகளைச் செய்கிறார்கள். விமானங்களையும், வெடிமருந்துகளையும் விரைவாய் உண்டாக்க, உதவுகிறார்கள். பிரிடனிலிருந்து வரும் குழந்தைகளை பாதுகாக்கிறார்கள். குழந்தைகள் விஷயத்தில் சுங்கவரி முதலிய தடைகளை எடுத்துவிடுகிறார்கள்.

3. *"ஜூலை 12-வரையில் 4,429,216 டன் நிறையுள்ள பிரிடிஷ் வியாபாரக் கப்பல்கள் அமிழ்த்தப்பட்டிருக்கின்றன—(ஜூலை 16)."*

குறிப்பு:—(i) 'ஜெர்மன் கடல் ஆகாயப்படைகளுடைத்த பிரிடிஷ் கப்பல்கள்—3,000,000 டன்' (ஜெர்மன் ரேடியோ—ஜூலை 11).

'யுத்தாரம்பம் முதற்கொண்டு ஜேர்மன் நீர்மூழ்கிகள் உடைத்த பிரிடிஷ் கப்பல்கள்—1,924,390 டன்; ஜேர்மன் விமானங்கள் உடைத்தது—1,400,313 டன்; மொத்தம் 4,686,805 டன். (ஜேர்மன் ரேடியோ—ஜுலை 12).

இன்று ஜுலை 16உ கொடுத்த கணக்கு 4,429,216.

ஜுலைமீ 12உயைவிட, 16உக்கணக்கு இரண்டரை லக்ஷம் குறைவு; 11உயைவிட 15 லக்ஷமதிகம்; எது உண்மை?

(ii) உண்மையில், ஜேர்மன், இதாலிய நஷ்டத்தைவிட பிரிடிஷ் நஷ்டம் குறைவு. ஜேர்மனியின் நஷ்டம் 877,000 டன்; இதாலியின் நஷ்டம்—244,000 டன்; மொத்தம் 1,121,000 டன்.

4. *"யுத்த தளவாடங்கள் செய்ய இரும்பு வேண்டியிருப்பதால் பிரிடனும் ஜேர்மனியும் இரும்புத் துண்டுகளை சேகரித்துக்கொடுக்கக் கேட்டிருக்கிறார்கள், ஆனால் பிரிடன் செய்திருக்கும் ஏற்பாடுகள் போதாது."*

குறிப்பு:—யுத்த தளவாடங்கள் செய்ய உபயோகமான லோகங்களை கொடுக்காவிட்டால், மரணதண்டனையென்று ஜேர்மனியில் மார்ச்சுமீ 30உயில் உத்தரவு போட்டார்கள்; பிரிடனில் இது முடியாது.

17—7—40.

5. *கடல் சண்டையில் காயப்பட்டவர்களையும், இறந்தவர்களையும் (கப்பல்களில் இருந்து) ஜிப்ரால்டரில் இறக்கியபோது ஊரார்கள் பார்க்கக்கூடாதென்று ஒதுங்கி நிற்கச் சொல்லப்பட்டார்கள். இருந்தபோதிலும் 128 பிரேதங்களையும், அனேக காயப்பட்டவர்களையும் ஊரார்கள் பார்த்து கணக்கிட முடிந்தது.*

குறிப்பு:—கணக்குப் பார்த்தவர் கணிதம் தெரியாதவர்களாயிருக்கவேண்டும். வெடிகள் சமீபத்தில் விழுந்து அவைகளிலிருந்து சிதறிய துண்டுகள்பட்டு 3-பேர் இறந்ததாக பிரிடிஷ் கடற்படை இலாகா தெரிவிக்கிறது.

18—7—40.

6. *"மத்தியதரைக்கடல் இப்பொழுது இதாலிய விமானப்படை அதீனத்தில் இருக்கிறது."*

குறிப்பு:—இந்தச்செய்தி வந்த மறுநாள் ஆஸ்திரேலியா யுத்தக்கப்பல் ஸிட்னியால் அடிபட்டு பார்டோலோமியோ கோலியானி என்கிற இதாலிய படைக்கப்பல் நாசமாயிற்று. மற்றொரு இதாலியக் கப்பல் பயந்து ஓடியது.

7. இதர தேசங்களோடு போக்கு வரத்து நிறுத்தப்பட்டுப் போய்விட்ட படியால் இங்கிலாந்தானது இப்போது முற்றுகைபோட்ட நிலைமையிலிருக்கிற தென்று இங்கிலாந்திலிருந்து தங்கள் தேசங்களுக்குத் திரும்பி வந்திருக்கும் ஸ்தானிகர்கள் பலர் உறுதியாகச் சொல்லுகிறார்கள் (பொபோலோடி ரோமா பத்திரிகையின் செய்தி).

குறிப்பு :—போக்கு வரவு இல்லாத சமயத்தில் இந்த ஸ்தானிகர்கள் மட்டும் எப்படித் திரும்பி வந்தார்கள் ?

8. "ஜெர்மன் பீரங்கிகள் லண்டனைப் பொடியாக்கி விடும். லண்டன் ஜனங்கள் ஜெர்மனியர்களை கண்ணால்கூட பார்க்க முடியாது. ஜெர்மன் சைன்யங்கள் வருவதற்குள் லண்டன் ஜனங்கள் கொல்லப்பட்டிருப்பார்கள். லண்டன் தெருவுகள் பாழாய்ப்போகும். வார்ஸாவுக்கும் ராட்டர்டாமுக்கும் இதேகதி தான் வந்தது."

குறிப்பு :—அப்படியானால், ராட்டர்டாமில் 300-ஜனங்கள்தான் இறந்தார்கள் என்ற செய்தி பொய்தானே.

9. "பிரிடனுடைய செல்வ நிலை கேவலமாய் இருக்கிறது. வாங்கிய கடனைத் திருப்பிக்கொடுக்க கவர்ன்மெண்டுக்கு முடியவில்லையென்று ஜனங்களுக்குத் தெரிந்து விட்டது."

குறிப்பு :—ஜூலை மீ 14வ கணக்குப்படி, சில்லறை ஸேவிங்ஸ் கணக்கில் £ 20,057,000 இருக்கிறது. இந்த ஸேவிங்ஸ் பாங்க் ஏற்பட்டது முதல் இது இரண்டாவது பெரிய தொகையாகும்.

கவர்ன்மேண்டு கடன் தொகை டிபாஸிட்—சென்றவாரம் £ 10,000,000 ; நடப்புவாரம் £ 20,000,000 ; வட்டி 100-க்கு $1\frac{1}{8}$; 6-மாத பில்—100-க்கு 2 ; மட்டக்காலவரை டிபாஸிட் வட்டி 100-க்கு 3. இவைகளுக்கு ஜேர்மன் வட்டி ரேட் :—100-க்கு $2\frac{1}{2}$; 3 ; $4\frac{1}{2}$.

சர்ச்சில் பிரசங்கத்துக்குப் பிறகு பவுனின் விலையும், மதிப்பும் ஏறிக்கொண்டுபோகிறது.

19—7—40.

10. "பிரிடனுக்கு வேண்டிய உணவுப்பொருள்களில் பாதிதான் பிரிடிஷ் நாடுகளிலிருந்து கிடைக்கும். தான்யம், காய்கறி, இறைச்சி—இவைகளின் 100-க்கு 60-பங்கு வெளியேயிருந்துதான் வரவேண்டும்."

குறிப்பு :—தனக்கு வேண்டியது போக 4,31,000,000 புஷல் கோதுமை கானடாவிலிருந்து வரும். காய்கறி, மீன், பழம் இவைகளுக்கு பிரிடனில் பஞ்சமில்லை. டாஸ்மேனியா, நியூஸீலண்டு, ஆஸ்திரேலியா, ரோடீஷியாவிலிருந்து வேண்டிய இறைச்சி வருகிறது.

21—7—40.

11. ஜூலை 20, வெள்ளிக்கிழமை பிற்பகல் பிரிடிஷ் கால்வாயில் 15 பிரிடிஷ் விமானங்கள் சுட்டுத் தள்ளப்பட்டன. ஜெர்மன் விமானங்களுக்கு நஷ்டமொன்றுமில்லை.

குறிப்பு:—உண்மையில் அன்று ஏற்பட்ட சேதம்:—பிரிடனுக்கு 5 'பைடர்' கள்; ஜெர்மனிக்கு பாம்பர்கள் 4; பைடர்கள் 8.

12. வாஷிங்டனில் சொல்லுகிறபடி ராட்டர்டாமில் இறந்தவர்கள் கணக்கு 30,000. ஹாலண்டு ரிஜிஸ்தர் ஆபீஸ் கணக்குப்படி 619 பேர்கள்தான்.

குறிப்பு:—மே 14-ல் இந்த நகரம் 3-மணி நேரம் தகர்த்தப்பட்டது. 2-சதுர மைல் விஸ்தீரணத்திலுள்ள வீடுகள் எல்லாம் தகர்த்தப்பட்டன. 3-கட்டடங்களைத் தவிர பாக்கிக் கட்டடங்கள் விழுந்து விட்டன. 50,000-பேர்கள் அடிபட்டு, அவர்களில் 30,000, பேர்களிறந்தார்கள். இடிந்த கட்டடங்களிலிருந்து விலை பொருள்களை அப்புறப்படுத்த, 3-வாரங்களுக்கு 1,300 லாரிகள் வேலை செய்தன. 300-பேர்கள்தான் இறந்ததாக ஜெர்மனி கணக்குக்கொடுத்திருக்கிறது. ராட்டர்டாம் பாதிரியோருவர் தன் பகுதியில் (Parish) இறந்தவர்களின் ஞாபகார்த்தமாக உத்தரக்கிரியை உபந்யாஸம் செய்தபோது "300-பேர்கள் இறந்ததாகச் சொல்லுகிறார்கள். என் பகுதியில் மட்டும் 800-பேர்கள் இறந்துவிட்டார்கள்" என்று சொன்னார்.

22—7—40.

13. 'பிரெஞ்சுக்காரர்கள் ஜெர்மானியருக்கு என்றும் நன்றி பாராட்டு வார்கள்; அவர்கள் காட்டும் அன்பை என்றும் மறக்கமாட்டார்கள்' என்று ஒரு பிரெஞ்சுப் பத்திரிகை எழுதுகிறது.

குறிப்பு:—(i) பத்திரிகைப் பெயரென்ன?

(ii) ஜெர்மானியர் பிரான்ஸில் செய்திருக்கும் அநியாயங்கள் பின் வருமாறு:—(i) 1 மார்க் (ஜெர்மன் பணம்) 8-ப்ராங்கு (பிரேஞ்சு) பணத்துக்குச் சமானம். இப்படியிருக்க மார்க் ஒன்று 20 ப்ராங்குக்குச் சரியென்று செய்து நோட்டுகளடித்துக் கொடுக்கிறார்கள்; (2) உத்தரவுகள் போட்டு பிரான்ஸில் சாமான்களின் விலைகளை ஏற்றுதபடி செய்துவிட்டார்கள். இவைகளை ஜெர்மன் வியாபாரிகள் வாங்கிக்கொண்டுபோய் லாபத்துக்கு விற்கிறார்கள்; (3) வேண்டிய அளவு நோட்டுகளை அச்சடித்து ப்ராங்குக்கு பதிலாய் கொடுக்கிறார்கள்; (4) ஆல் ஸேஸ் லோரேன் டிபாஸிட்டுகள் பிரேஞ்சு பாங்குகளிலிருந்து

ஜெர்மன் பாங்குகளுக்கு மாற்றப்பட்டுவிட்டன; ஆல்ஸேஸ் லோரேன் பாங்குகள் கொடுக்கவேண்டிய கடன்களை செலுத்தக் கூடாதென்று தடுத்துவிட்டார்கள்.

14. *'பெட்ரோல் ஏற்றிவர பிரிடனுக்குக் கப்பல்கள் கிடையாது.'*

குறிப்பு:—5,800,000 டன் நிறை எண்ணெய்க் கப்பல்கள் இருக்கின்றன. இது வேண்டியதற்கு அதிகம்.

B.—இதாலியின் பொய்கள்.

18—7—40.

15. *பாலியாரிக் தீவுகளுக்கு அருகில் நடந்த சண்டையில் இதாலிய விமானங்கள் தகர்க்க, ஹூட் என்ற பிரிடிஷ் யுத்தக்கப்பல் மூழ்கிவிட்டது.*

குறிப்பு:—ஹூட் மேல் ஒரு குண்டுகூட விழவில்லை; மத்தியதரைக் கடலை காவல் காத்துக்கொண்டிருக்கிறது.

20—7—40.

16. *பலமாய் யுத்தம் செய்யும்போது பார்டலோமியோ கோலியனி என்ற இதாலிய யுத்தக்கப்பல் அடிபட்டு மூழ்கியது. பிரிடிஷ் கப்பல்கள் அனேகம் இருந்த போதிலும் அவைகளுக்கு சேதம் பலம்.*

குறிப்பு:—பார்டலோமியோ கோலியனியை வென்ற 'ஸிட்னி' க்குத்துணையாக சில 'டேஸ்டராயர்' கப்பல்கள்தான் போயின. கோலியனேவோடு மற்றொரு யுத்தக் கப்பல் துணை வந்தது. ஸிட்னியில் 6-இஞ்சு பீரங்கிகள் 8; விமான எதிர்ப்பு பீரங்கிகள் 8, கோலியானியில் 6-இஞ்சு பீரங்கிகள் 8, 3 இஞ்சு பீரங்கிகள் 6, விமான எதிர்ப்பு பீரங்கிகள் 16, பிரிடிஷ் கப்பல்களில் சேதம் கிடையாது.

PROGRAMME OF LECTURES

OF THE

Pudukkottai War Information Bureau.

LECTURE V.

1940—

August 10, Saturday	Town Hall	...	6.30 p. m.
11, Sunday	Rani's School	...	10.35 a. m.
	College	...	10.35 a. m.
	Tirumayyam	...	5.00 p. m.
	Alangudi	...	5.00 p. m.
12, Monday	Kulipirai	...	5.00 p. m.
13, Tuesday	C. S. M. School	...	10.00 a. m.
	Vendampatti	...	4.30 p. m.
	Konapet	...	5.00 p. m.
14, Wednesday..	Arimalam	...	5.00 p. m.
	Karambakkudi	...	5.00 p. m.
15, Thursday	Rangiam	...	4.30 p. m.
	Ramachandrapuram	...	5.00 p. m.
	Viralimalai	...	5.00 p. m.

LECTURE VI.

17, Saturday	Town Hall	...	6.30 p. m.
18, Sunday	Alangudi	...	5.00 p. m.
	Kilanilai	...	5.00 p. m.
19, Monday	Rayavaram	...	5.00 p. m.
20, Tuesday	College	...	10.35 a. m.
	Rani's School	...	10.35 a. m.
	C. S. M. School	...	10.00 a. m.
	Virachalai	...	4.30 p. m.
	Keeranur	...	5.00 p. m.
21, Wednesday..	Ponnamaravathi	...	5.00 p. m.
	Nachandupatti	...	5.00 p. m.
	Annavasal	...	5.00 p. m.
22, Thursday	Andakkulam	...	5.00 p. m.
	Vehupatti	...	4.30 p. m.

Sri Brihadamba St ate Press, Pudukkottai. 2,850—10-8-40.